

Aktenzeichen: 32-4354.1-A99-014



Regierung von Oberbayern



Planfeststellungsbeschluss

**A 99 Autobahnring München
Ausbau der Tank- und Rastanlage Vaterstetten Ost
km 40,0**

München, 04.12.2007

Inhaltsverzeichnis

A Entscheidung

1.	Feststellung des Plans	5
2.	<u>Festgestellte Planunterlagen</u>	5
3.	<u>Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen</u>	6
3.1	Unterrichtungspflichten	6
3.2	Denkmalschutz	7
3.3	Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)	7
3.4	Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz	7
3.5	Landwirtschaft	8
3.6	Wald	8
3.7	Sonstige Nebenbestimmungen	8
4.	<u>Wasserrechtliche Erlaubnisse</u>	9
4.1	Gegenstand/Zweck	9
4.2	Plan	9
4.3	Erlaubnisbedingungen und -auflagen	9
5.	<u>Straßenrechtliche Verfügungen</u>	10
6.	<u>Entscheidungen über Einwendungen</u>	10
7.	<u>Kostenentscheidung</u>	10

B Sachverhalt

1.	<u>Beschreibung des Vorhabens</u>	11
2.	<u>Ablauf des Planfeststellungsverfahrens</u>	11

C Entscheidungsgründe

1.	<u>Verfahrensrechtliche Bewertung</u>	14
1.1	Notwendigkeit der Planfeststellung (einschließlich der Rechtsgrundlagen, Zuständigkeit, Konzentrationswirkung, Folgemaßnahmen)	14
1.2	Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen	14
2.	<u>Umweltverträglichkeitsprüfung</u>	15
2.1	Beschreibung des Vorhabens	15
2.2	Beschreibung der Umwelt im Einwirkungsbereich des Vorhabens	15
2.3	Geprüfte Vorhabensvarianten und wesentliche Auswahlgründe	16
2.4	Bedarf an Grund und Boden und sonstige erhebliche Projektwirkungen	16
2.5	Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt unter Berücksichtigung von Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen	17
2.6	Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG)	22

3. <u>Materiell-rechtliche Würdigung</u>	24
3.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)	24
3.2 Planrechtfertigung	24
3.3 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung	25
3.4 Private Einwendungen	50
3.5 Gesamtergebnis	51
3.6 Straßenrechtliche Verfügungen	51
4. <u>Kostenentscheidung</u>	52
<u>Rechtsbehelfsbelehrung</u>	52
<u>Hinweis zur Auslegung des Plans</u>	52

Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

AGBGB	Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AllMBI	Allgemeines Ministerialamtsblatt
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BauGB	Baugesetzbuch
BayBodSchG	Bayerisches Bodenschutzgesetz
BayEG	Bayerisches Enteignungsgesetz
BayNatSchG	Bayerisches Naturschutzgesetz
BayStrWG	Bayerisches Straßen- und Wegegesetz
BayVBl	Bayerische Verwaltungsblätter
BayVGH	Bayerischer Verwaltungsgerichtshof
BayVwVfG	Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz
BayWaldG	Bayerisches Waldgesetz
BayWG	Bayerisches Wassergesetz
BBodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
16. BImSchV	16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
22. BImSchV	22. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
23. BImSchV	23. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
24. BImSchV	Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung
BMVBW	Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BWaldG	Bundeswaldgesetz
BWV	Bauwerksverzeichnis
DÖV	Die öffentliche Verwaltung, Zeitschrift
DVBl	Deutsches Verwaltungsblatt, Zeitschrift
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
1. EKrV	1. Eisenbahnkreuzungsverordnung
FFH-RL	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz
FStrG	Fernstraßengesetz
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GVstr.	Gemeindeverbindungsstraße
IGW	Immissionsgrenzwert
KG	Bayerisches Kostengesetz
MABI	Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung
MLuS	Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung
NVwZ	Neue Verwaltungszeitschrift
OVG	Oberverwaltungsgericht
PlafR	Planfeststellungsrichtlinien
RE	Richtlinien für Entwurfsgestaltung
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
ROG	Raumordnungsgesetz
St	Staatsstraße
StVO	Straßenverkehrsordnung
TKG	Telekommunikationsgesetz
UPR	Zeitschrift für Umwelt- und Planungsrecht
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	Verwaltungsvorschriften vom 18.09.1995 zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
V-RL	Vogelschutz-Richtlinie
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
Zeitler	Zeitler, Kommentar zum Bayerischen Straßen- und Wegegesetz

Aktenzeichen: 32-4354.1-A99-014

**Vollzug des FStrG;
Bundesautobahn A 99 Autobahnring München
Ausbau der Tank- und Rastanlage Vaterstetten Ost
km 40,0**

Die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss

A Entscheidung

1. Feststellung des Plans

Der Plan für den Ausbau der Tank- und Rastanlage Vaterstetten Ost bei km 40,0 der Bundesautobahn A 99 Autobahnring München wird mit den aus Ziffern 3 und 6 dieses Beschlusses sowie aus den Deckblättern und Roteintragungen in den Planunterlagen sich ergebenden Änderungen und Ergänzungen festgestellt.

2. Festgestellte Planunterlagen

Der festgestellte Plan umfasst folgende Unterlagen:

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
1 T	Erläuterungsbericht	
2	Übersichtskarte	1 : 100.000
3 Bl. 1	Übersichtslageplan	1 : 25.000
3 Bl. 2 T	Übersichtslageplan	1 : 5.000
6 Bl. 1	Querschnitt Parken Pkw/Busse/Lkw	1 : 100
7.1 T Bl. 1	Lageplan Verkehrsanlage	1 : 1.000
7.2 T Bl. 2	Lageplan Ver- und Entsorgung (ohne Entwässerung)	1 : 1.000
7.2 T	Bauwerksverzeichnis	-
12.1 T	Landschaftspflegerischer Begleitplan, Textteil und Anlagen 1 - 3	-
12.2 T	Landschaftspflegerischer Begleitplan, Legende	-
12.3 T Bl. 1	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan	1 : 1.000
12.3 T	Avifaunistische Bestandskarte	1 : 5.000
12.4 T Bl. 1	Lageplan der Landschaftspflegerischen Maßnahmen	1 : 1.000

12.4 T Bl. 1 -2	Längs- und Querprofile der Gestaltungswälle	1:100/200/500
14.1 T Bl. 1	Grunderwerbsplan	1 : 1.000
14.2 T	Grunderwerbsverzeichnis	-

Die Planunterlagen tragen das Datum vom 22.05.2006, geändert durch 1. Tektur vom 30.04.2007.

Die Planunterlagen 11.1 (Schalltechnische Berechnungen), 11.2 (Lageplan zu den schalltechnischen Berechnungen, 1:5.000), 13 (Wassertechnische Berechnungen) und 16 T (Unterlagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung) sind den Planunterlagen nachrichtlich beigelegt.

3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen

3.1 Unterrichtungspflichten

Der Zeitpunkt des Baubeginns ist folgenden Stellen möglichst frühzeitig bekannt zu geben:

- 3.1.1 Der Deutschen Telekom AG, PTI 25 BB Blütenburgstr. 1, 80636 München, mindestens 3 Monate vor Baubeginn für den rechtzeitigen Ausbau des Fernmeldenetzes und damit die zeitliche Abwicklung der erforderlichen Anpassungsmaßnahmen an den Telekommunikationseinrichtungen (Bauvorbereitung, Kabelbestellung, Kabelverlegung usw.) mit dem Straßenbau koordiniert werden kann.

Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass die notwendigen Erkundungen über die exakte Lage der Telekommunikationseinrichtungen in der Örtlichkeit bei den zuständigen Stellen der Deutschen Telekom AG einzuholen sind und deren Kabelschutzanweisung bei Durchführung der Bauarbeiten im Bereich der Telekommunikationseinrichtungen zu beachten ist, um Beschädigungen an Kabeln und sonstigen Anlagen zu vermeiden.

- 3.1.2 Der E.ON Bayern AG, Regionalleitung Oberbayern, Steuerung Kundencenter, Arnulfstr. 203, 80634 München, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Stromleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können. Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass die Unfallverhütungsvorschriften der Bau-Berufsgenossenschaft zu beachten sind.

- 3.1.3 Der Autobahn Tank & Rast GmbH, Andreas-Hermes-Straße 7-9, 53175 Bonn, und der Autobahn Tank & Rast Betriebs GmbH, Tank- und Rastanlage Vaterstetten Ost, 85622 Feldkirchen, um diese über die Dauer sowie über die entstehenden Einschränkungen während der Bauarbeiten rechtzeitig zu informieren.

- 3.1.4 Der Siemens AG Österreich COM E Service, Erdberger Ländle 26, A-1031 Wien, mindestens vier Wochen vor Baubeginn telefonisch und schriftlich, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an der betroffenen LWL-Trasse mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können. Die Beendigung der Bauarbeiten ist ebenfalls zu melden.

Werden im Zuge der Bauarbeiten LWL-Umverlegungen erforderlich wobei auch am Kabel gearbeitet werden muss (z. B. Neustrasse wird länger als der Bestand; oder die bestehende Trasse ist unter anderen Gewerken/Einbautenträgern nicht freizulegen) verlängert sich diese Meldefrist auf mindestens 8 Wochen vorab; sowie dass im Zuge der Arbeiten in diesem Fall zuerst die neue Trasse hergestellt werden muss, bevor die bestehende Trasse aufgelassen werden kann.

3.2 Denkmalschutz

Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass gemäß Art. 8 Abs. 1 Denkmalschutzgesetz Bodendenkmäler, die bei der Verwirklichung des Vorhabens zutage kommen, unverzüglich der Unteren Denkmalschutzbehörde oder dem Landesamt für Denkmalpflege zu melden sind. Die aufgefundenen Gegenstände und der Fundort sind bis zum Ablauf von einer Woche nach der Anzeige unverändert zu belassen, wenn nicht die Untere Denkmalschutzbehörde die Gegenstände vorher freigibt oder die Fortsetzung der Arbeiten gestattet (Art. 8 Abs. 2 DSchG).

3.3 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)

3.3.1 Bei den Erd- und Tiefbauarbeiten ist darauf zu achten, ob verunreinigtes Material angetroffen wird. In diesem Fall sind unverzüglich das Landratsamt Ebersberg und das Wasserwirtschaftsamt München zu verständigen.

3.3.2 Während der Bauausführung ist das Lagern und Abfüllen von Kraftstoffen, Ölen, Schmiermitteln und sonstigen wassergefährdenden Stoffen so durchzuführen, dass jegliche Verunreinigung des Bodens bzw. des Grundwassers zuverlässig verhindert wird. Bindemittel sind in ausreichender Menge auf der Baustelle vorzuhalten.

3.4 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz

3.4.1 Bei der erforderlichen Beseitigung von Hecken, Feldgehölzen o. ä. nach Art. 13e BayNatSchG hat der Vorhabensträger auf die Fauna Rücksicht zu nehmen ist, soweit dies wirtschaftlich und baubetrieblich vertretbar ist. Die Rodung von Gehölzbeständen darf zum Schutz von Lebensstätten nur vom 01. Oktober bis 28./29. Februar erfolgen.

3.4.2 Der Vorhabensträger hat während der Bauzeit für zu erhaltende Bäume und Böschungsbereiche Schutzvorkehrungen vorzusehen.

3.4.3 Die in den Planunterlagen 12.1 T, 12.4 T und 14.1 T dargestellten Ausgleichsmaßnahmen sollen spätestens zum Zeitpunkt der Beendigung der Straßenbaumaßnahme fertig gestellt sein. Nach Abschluss der Arbeiten ist dem Bayerischen Landesamt für Umwelt ein Verzeichnis in aufbereiteter Form für das Ökoflächenkataster gemäß Art. 6b Abs. 7 BayNatSchG zu übermitteln.

3.4.4 Dem Landratsamt Ebersberg, untere Naturschutzbehörde, ist der Zeitpunkt des Abschlusses der landschaftspflegerischen Maßnahmen mitzuteilen.

3.4.5 Überschüssiges, beim Straßenbau anfallendes Erdmaterial darf nicht auf ökologisch wertvollen Flächen (Feuchtbiotope, Hohlwege, Streuwiesen, aufgelassene Kiesgruben, etc.) abgelagert werden.

3.4.6 Die Baudurchführung hat unter Schonung und Erhaltung der außerhalb der Bauflächen liegenden wertvollen Landschaftsbestandteile (Feuchtflächen, Quellhorizonte, Magerstandorte, etc.) zu erfolgen.

3.4.7 Der Vorhabensträger hat im Falle einer späteren Besiedelung des Versickerungsbeckens durch Amphibien geeignete Schutzmaßnahmen zur Vermeidung von Kollisionen mit dem Kraftfahrzeugverkehr zu ergreifen und die Unterhaltungsmaßnahmen an dem Versickerungsbecken zum Schutz der Amphibien mit dem Landratsamt Ebersberg, untere Naturschutzbehörde, zeitlich abzustimmen.

3.5 Landwirtschaft

- 3.5.1 Die Oberflächenentwässerung hat so zu erfolgen, dass die anliegenden Grundstücke nicht erheblich beeinträchtigt werden. Schäden, die durch unregelmäßigen Wasserabfluss von der planfestgestellten Anlage verursacht werden, sind vom Straßenbaulastträger zu beseitigen.
- 3.5.2 Es ist sicherzustellen, dass alle vom Straßenbau berührten und von ihren bisherigen Zufahrten abgeschnittenen Grundstücke wieder eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhalten. Dies gilt auch während der Bauzeit; notfalls sind vorübergehend provisorische Zufahrten einzurichten.
- 3.5.3 Auf die Nutzung der angrenzenden Grundstücke ist Rücksicht zu nehmen, insbesondere sollen bei Baumpflanzungen entlang landwirtschaftlicher Nutzflächen die nachteiligen Auswirkungen durch Schatten, Laubfall und Wurzelwerk auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt werden.
- 3.5.4 Bestehende Drainagen sind funktionsfähig zu erhalten bzw. wiederherzustellen.
- 3.5.5 Flächen, die während der Bauzeit vorübergehend in Anspruch genommen werden, müssen nach Abschluss der Baumaßnahmen wieder durch den Vorhabensträger rekultiviert werden.

3.6 Wald

Der Vorhabensträger hat sicherzustellen, dass Beeinträchtigungen des angrenzenden Bannwaldes während der Bauphase durch geeignete Schutzmaßnahmen (z. B. Bauzaun) entlang der zu erhaltenden Waldränder verhindert werden.

3.7 Sonstige Nebenbestimmungen

- 3.7.1 E.ON Bayern AG Regionalleitung Oberbayern, Steuerung Kundencenter, Arnulfstr. 203, 80634 München
- 3.7.2.1 Der Vorhabensträger hat zu gewährleisten, dass der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der betroffenen Anlagen nicht beeinträchtigt werden.
- 3.7.2.2 Der Schutzzonenbereich von 0,5 m beiderseits der Leitungssachse entlang der 20-kV-Kabel und der Niederspannungskabel ist zu berücksichtigen
- 3.7.2.3 Pläne für Bau- und Bepflanzungsmaßnahmen jeder Art im angegebenen Schutzzonenbereich sind mit der E.ON Bayern AG rechtzeitig abzustimmen und zur Stellungnahme vorzulegen. Dies gilt insbesondere für Straßen- und Wegebaumaßnahmen, Ver- und Entsorgungsleitungen, Kiesabbau, Aufschüttungen und Aufforstungen. Auf das Merkblatt zum Schutz unterirdischer Versorgungsleitungen wird in diesem Zusammenhang hingewiesen.
- 3.7.2 Siemens AG Österreich COM E Service, Erdberger Ländle 26, A-1031 Wien
- 3.7.2.1 Der Vorhabensträger hat bei einer erforderlichen Umverlegung der LWL-Trasse darauf zu achten, dass der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der betroffenen Anlagen in Abstimmung mit der Siemens AG nicht beeinträchtigt werden.
- 3.7.2.2 Der Vorhabensträger hat die bestehende LWL-Trasse in den Bereichen, in denen eine Überbauung mit Parkplätzen erfolgen wird, entsprechend tiefer zu verlegen und für diese Bereiche zusätzliche Trassenschutzmaßnahmen (z.B. Kabelschutz- Betonhalbschalenrohre) vorzusehen.
- 3.7.2.3 Alle notwendigen Arbeiten an der LWL-Anlage haben unter Bauaufsicht der Siemens AG Österreich COM E Service zu erfolgen.

4. Wasserrechtliche Erlaubnisse

4.1 Gegenstand/Zweck

Der Bundesrepublik Deutschland - Bundesstraßenverwaltung - wird nach Maßgabe der hier festgesetzten Auflagen die gehobene Erlaubnis (Art. 16 BayWG, § 7 WHG) zum Einleiten des gesammelten Straßenoberflächenwassers aus dem Bereich der Parkflächen der Tank- und Rastanlage über eine Sedimentations- und Abscheideanlage sowie über ein Versickerungsbecken in das Grundwasser erteilt.

4.2 Plan

Den Benutzungen liegen die Planfeststellungsunterlagen zugrunde.

4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen

4.3.1 Rechtsvorschriften

Für die erlaubten Gewässerbenutzungen sind die einschlägigen Vorschriften des WHG und BayWG mit den dazu ergangenen Verordnungen maßgebend. Die hier-nach bestehenden Rechte, Verpflichtungen und Vorbehalte sind in den folgenden Erlaubnisbedingungen und -auflagen grundsätzlich nicht enthalten.

4.3.2 Die Entwässerungseinrichtungen sind regelmäßig auf ihre Funktionstüchtigkeit zu prüfen und nach Bedarf zu warten bzw. zu unterhalten. Der in dem Absetz-/Abscheidebecken befindliche Schlamm ist regelmäßig zu entnehmen und ordnungsgemäß zu entsorgen.

4.3.3 Werden die Versickerungseinrichtungen durch Öle, Treibstoffe oder sonstige wassergefährdende Stoffe verunreinigt, so ist unverzüglich das Landratsamt Ebersberg und das Wasserwirtschaftsamt München zu verständigen. Eventuelle Sanierungsmaßnahmen dürfen nur in Absprache mit diesen Behörden durchgeführt werden.

4.3.4 Eine Probe vom vorhandenen Oberboden der Versickerungsanlage ist auf die Parameter Kupfer und Zink zu untersuchen.

Liegen die Untersuchungsergebnisse bei Kupfer (Cu) unter dem Wert von 100 mg/kg und bei Zink (Zn) unter 500 mg/kg, so ist die Bodenuntersuchung in 10 Jahren zu wiederholen. Weitere Maßnahmen sind nicht erforderlich.

Ergibt das Untersuchungsergebnis bei Kupfer einen Wert im Bereich $100 \leq \text{Cu} \leq 500$ mg/kg und/oder das Untersuchungsergebnis bei Zink einen Wert im Bereich $500 \leq \text{Zn} \leq 2.500$ mg/kg, so ist die Bodenuntersuchung in 5 Jahren zu wiederholen. Weitere Maßnahmen sind nicht erforderlich.

Liegt das Untersuchungsergebnis bei Kupfer über 500 mg/kg und/oder das Untersuchungsergebnis bei Zink über 2.500 mg/kg, so ist der Oberboden abzuschälen und zu erneuern. Der abgeschälte Oberboden ist ordnungsgemäß zu entsorgen.

Hinweis: Der Gehalt an Kupfer und Zink im Boden (mg/kg Trockenmasse) ist mittels Königswasseraufschluss (DIN ISO 11466) zu ermitteln.

4.3.5 Von sämtlichen Entwässerungsanlagen (Einläufen, Verbindungsleitungen, etc.) sind dem Landratsamt Ebersberg und dem Wasserwirtschaftsamt München zwei Monate nach Fertigstellung Bestandspläne zu übersenden. Die Bestandspläne müssen neben Lageplänen auch Längs- und Querschnitte enthalten.

5. Straßenrechtliche Verfügungen

5.1 FStrG

Die Widmung der neuen bzw. die Einziehung der nicht mehr benötigten Bundesfernstraßenteile richtet sich nach § 2 Abs. 6a FStrG.

5.2 BayStrWG

Soweit nicht Art. 6 Abs. 7, Art. 7 Abs. 6 und Art. 8 Abs. 6 BayStrWG gelten, werden sonstige öffentlichen Straßen

- die nach den Planunterlagen aufzulassenden Teile mit der Maßgabe eingezogen, dass die Einziehung mit der Sperrung wirksam wird,
- die nach den Planunterlagen zur Umstufung vorgesehenen Teile mit der Maßgabe umgestuft, dass die Umstufung mit der Ingebrauchnahme für den neuen Verkehrszweck wirksam wird und
- die nach den Planunterlagen neu zu erstellenden Teile zu den jeweils dort vorgesehenen Straßenklassen mit der Maßgabe gewidmet, dass die Widmung mit der Verkehrsübergabe wirksam wird, sofern die Widmungsvoraussetzungen zum Zeitpunkt der Verkehrsübergabe vorliegen.

Die einzelnen Regelungen ergeben sich aus dem Bauwerksverzeichnis und den entsprechenden Lageplänen. Die betroffenen Straßen- und Wegeabschnitte sind dort kenntlich gemacht. Das Wirksamwerden der Verfügung ist der das Straßenverzeichnis führenden Behörde mitzuteilen.

6. Entscheidungen über Einwendungen

6.1 Anordnungen im Interesse von Betroffenen

6.1.1 Einwendungsführer Nr. 1000

Der Vorhabensträger hat die Zufahrt über den Feldweg zur Kreisstraße EBE 4 bituminös zu befestigen.

6.1.2 Einwendungsführer Nr. 1001

6.1.2.1 Der Vorhabensträger hat dafür Sorge zu tragen, dass die Bauablaufplanung mit dem Einwendungsführer abgestimmt wird, um während der gesamten Umbauzeit möglichst viele Stellplätze für Pkw und Lkw zur Weiterführung des Betriebs der TR-Anlage Vaterstetten Ost aufrechtzuerhalten.

6.1.2.2 Der Vorhabensträger hat die Änderungs- und Anpassungsmaßnahmen und die zukünftige Lage der betroffenen Versorgungseinrichtungen des Einwendungsführers im Rahmen der Ausführungsplanung mit diesem abzustimmen.

6.2 Zurückweisungen

Die übrigen im Anhörungsverfahren erhobenen Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit sie nicht durch Auflagen in diesem Beschluss, durch Planänderungen und/oder Zusagen des Vorhabensträgers berücksichtigt worden sind oder sich im Laufe des Anhörungsverfahrens auf andere Weise erledigt haben.

7. Kostenentscheidung

Der Freistaat Bayern trägt die Kosten des Verfahrens. Für diesen Beschluss wird keine Gebühr erhoben. Auslagen werden ebenfalls nicht erhoben.

B Sachverhalt

1. Beschreibung des Vorhabens

Die planfestgestellte Baumaßnahme umfasst den Ausbau der Verkehrsanlage der Tank- und Rastanlage Vaterstetten Ost mit zwei Erweiterungsstufen an der Bundesautobahn A 99, Richtungsfahrbahn Salzburg – Nürnberg, bei km 40,0 sowie den Abbruch eines Kiosks.

Die Tank- und Rastanlage (TR-Anlage) liegt im Ostabschnitt der A 99 Autobahnring München zwischen dem Autobahnkreuz München-Ost (A 94) und der Anschlussstelle Haar (B 304) auf dem Gebiet der Gemeinde Vaterstetten im Landkreis Ebersberg bzw. nach dem Ausbau auch auf dem Gebiet der Gemeinde Haar im Landkreis München. Die TR-Anlagen Vaterstetten West und Ost sind derzeit die einzigen an der A 99. Der Abstand zum Autobahnkreuz München-Ost beträgt 2,1 km. Die Anschlussstelle Haar befindet sich in einer Entfernung von 2,4 km zur TR-Anlage Vaterstetten West.

Die TR-Anlage wird entsprechend den „Vorläufigen Hinweisen zu den Richtlinien für Rastanlagen an Straßen bezüglich Autobahnrastanlagen (VHRR)“, Ausgabe 1999 ausgebildet.

Die Höhenlage und die Querneigung der neuen Verkehrsflächen wurden so gewählt, dass das Gelände nur geringfügig verändert werden muss und damit wenig Erdarbeiten erforderlich sind. Der Pkw-Verkehr und der Lkw-Verkehr werden durch entsprechende Beschilderung und Markierung bereits vor der Tankstelle voneinander getrennt und erst nach den Parkbereichen wieder zusammengeführt. Auf der Fläche der heutigen Verkehrsanlage werden 130 Pkw-Parkstände, 8 Bus-Parkstände und 9 Parkstände für Pkw mit Anhänger in Schrägaufstellung errichtet. Auf einer neuen Fläche östlich der bestehenden Anlage werden 79 Lkw-Parkstände errichtet. In der ersten Erweiterungsstufe sollen noch 25, in einer zweiten Erweiterungsstufe noch weitere 22 Lkw-Parkstände angeordnet werden. Für Großraum- und Schwertransportfahrzeuge steht ein rund 50 m langer Parkstreifen am Trennstreifen zur Autobahn zur Verfügung. Für die Bediensteten des Tankstellen- und Raststättenbetriebes werden im Bereich der Sendeanlage 6 Parkstände in Längsaufstellung angelegt.

Der öffentliche Feld- und Waldweg (Fl.Nr. 2161/7, Gemarkung Parsdorf), der in Nord-Südrichtung entlang der bestehenden TR-Anlage verläuft, wird durch den Ausbau der TR-Anlage teilweise überbaut. Zur Aufrechterhaltung der Wegebeziehung wird ein neuer Weg angelegt.

Im Parkbereich für Pkw, Busse und Pkw mit Anhänger wird das bestehende Entwässerungssystem der Verkehrsanlage den neuen Verhältnissen angepasst. Das Niederschlagswasser im Lkw-Bereich wird in Bordrinnen, Abläufen und Rohrleitungen gesammelt und der bestehenden Versickerungsanlage - bestehend aus Absetz- und Abscheidebecken sowie Versickerungsbecken - zugeführt. Das Niederschlagswasser im Bereich der Zu- und Abfahrten fließt breitflächig über die Bankette ab und versickert über die belebte Oberbodenzone.

2. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Mit Schreiben vom 13.06.2006 beantragte die Autobahndirektion Südbayern, für den Ausbau der Tank- und Rastanlage Vaterstetten Ost an der Bundesautobahn A 99, Autobahnring München das Planfeststellungsverfahren nach dem FStrG durchzuführen.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 03.07.2006 bis 04.08.2006 bei der Gemeinde Vaterstetten nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Gemeinde Vaterstetten oder der Regierung von Oberbayern schriftlich oder zur Niederschrift bis spätestens 18.08.2006 zu erheben sind.

Die Regierung gab folgenden Behörden, sonstigen Trägern öffentlicher Belange und anerkannten Vereinen Gelegenheit zur Stellungnahme zu dem Vorhaben:

- Gemeinde Vaterstetten
- Landratsamt Ebersberg
- Wasserwirtschaftsamt München
- Bayerisches Landesamt für Umwelt
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
- Amt für Landwirtschaft und Forsten Ebersberg – Bereich Landwirtschaft
- Amt für Landwirtschaft und Forsten Fürstenfeldbruck – Bereich Forsten
- Amt für Ländliche Entwicklung Oberbayern
- Vermessungsamt Ebersberg
- Bayerischer Bauernverband
- Autobahn Tank & Rast GmbH
- Deutsche Telekom AG T-Com
- E.ON Bayern AG Regionalleitung Oberbayern
- E.ON Netz GmbH
- E.ON Energie AG
- Stadtwerke München
- Abwasserzweckverband München-Ost
- Wasserzweckverband Zornedinger Gruppe
- Regierung von Oberbayern, SG 24.2 – Höhere Landesplanungsbehörde
- Regierung von Oberbayern, SG 51 – Höhere Naturschutzbehörde
- Bund Naturschutz in Bayern e.V.
- Landesbund für Vogelschutz in Bayern e.V.
- Landesjagdverband in Bayern e.V.
- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald e. V., Landesverband Bayern e. V.

Die Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 12.12.2006 in der Gemeinde Vaterstetten erörtert. Die Behörden, Träger öffentlicher Belange, anerkannten Vereine sowie die Einwender wurden hiervon benachrichtigt; im Übrigen erfolgte ortsübliche Bekanntmachung. Das Ergebnis des Erörterungstermins ist in einer Niederschrift festgehalten.

Aufgrund der im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen erstellte die Autobahndirektion Südbayern die 1. Tektur vom 30.04.2007. Die Tektur beinhaltet im Wesentlichen folgende Änderungen:

- Umgestaltung der Ausgleichsfläche A 1: Das Ausgleichskonzept wurde in Abstimmung mit dem Landratsamt Ebersberg, untere Naturschutzbehörde, dahingehend abgeändert, dass anstelle des ursprünglich geplanten Offenlandlebensraumes mit Sukzessionsbereichen und Gehölzgruppen nun ein Laubwald mit struktureichem Waldmantel und vorgelagertem Gras-/Krautsaum neugegründet wird.
- Verlegung des Gastanks und des Müllcontainerplatzes: Der Gastank und der Müllcontainerplatz werden teilweise durch die Zufahrt zum Lkw-Parkbereich überplant. Daher sieht die 1. Tektur der Planung sowohl einen Anbau des Müllcontainerplatzes in Richtung Osten als auch eine Verschiebung des Gastanks östlich der Garagen auf Kosten des Vorhabensträgers vor.

- Fl.Nr. 2159/5 verbleibt im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland, Bundesstraßenverwaltung: Die Fläche rund um die Raststätte wird nicht wie vorgesehen an die Tank & Rast GmbH veräußert, sondern verbleibt im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland. Die Fläche wird gemäß dem Landschaftspflegerischen Begleitplan begrünt.
- Errichtung von Gestaltungswällen am Nord- und Ostrand der Anlage: Als Gestaltungsmaßnahme werden in den Randbereichen der Anlage aus Überschussmaterial Gestaltungswälle bis zu einer Höhe von 3,00 m errichtet.
- Vergrößerung des Abstands zwischen der Pkw-Rotunde und Sammelgasse: Im Pkw-Parkbereich wird der Abstand zwischen Ausfahrt in die Gasse der Rotunde und der Einfahrt in die Sammelgasse vergrößert, so dass ein Aufstellbereich für wartende Pkws zur Verfügung steht. Pkws, die noch auf Parkplatzsuche sind und in die Rotunde fahren, werden somit nicht behindert. Durch diese Umplanung reduziert sich die Anzahl der Pkw-Stellplätze um 9 von 139 auf 130 Stellplätze
- Änderung der Verkehrsführung zum Lkw-Parkbereich: Die Busfahrgassen werden aus Gründen der Aufenthaltsqualität und der Sicherheit weitestgehend von Durchgangsverkehr freigehalten. Daher werden die Lkw direkt nach dem Tankbereich zu den Lkw-Parkharfen geführt. Nur die Lkw, die nicht parken und nach dem Tanken direkt weiterfahren, passieren die Busfahrgasse auch weiterhin. Der nördliche Abzweig zu den Lkw-Parkharfen entfällt.
- Verlegung der rückwärtigen Anbindung und Sicherung durch Rolltor: Die bisher geplante rückwärtige Anbindung an die Tank- und Rastanlage wird aufgrund der geänderten Verkehrsführung zum Lkw-Parkbereich angepasst und weiter südlich hergestellt. Die Anbindung wird statt einer Schranke mittels Rolltor gesichert. Durch das robustere Rolltor können Vandalismus-Schäden vermindert werden.
- Ergänzung der Angaben zur artenschutzrechtlichen Prüfung

Wir haben den von den Planänderungen betroffenen Verfahrensbeteiligten noch einmal Gelegenheit zu einer Stellungnahme gegeben (Art. 73 Abs. 8 BayVwVfG). Dazu wurden folgenden Trägern öffentlicher Belange unter Zusendung der Planunterlagen Gelegenheit gegeben, zu den Planänderungen Stellung zu nehmen:

- Gemeinde Vaterstetten
- Landratsamt Ebersberg
- Autobahn Tank & Rast GmbH

Im Übrigen erfolgte die Benachrichtigung der anerkannten Vereine durch erneute Auslegung der geänderten Planunterlagen zur allgemeinen Einsicht in der Gemeinde Vaterstetten in der Zeit vom 27.06.2007 bis 27.07.2007 nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung gemäß § 17a Nr. 6 FStrG.

Die von der Planänderung privat Betroffenen wurden durch Übersendung von Auszügen aus den geänderten Planunterlagen auf die Möglichkeit der Einsichtnahme in die Planunterlagen bei der Gemeinde Vaterstetten hingewiesen, um Ihnen Gelegenheit zu geben zu den Planänderungen bis spätestens zum 13.08.2007 bei der Gemeinde Vaterstetten oder der Regierung von Oberbayern Einwendungen zu erheben.

Die eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen zur Planänderung wurden bei der Entscheidung berücksichtigt. Aufgrund der Forderung der Regierung von Oberbayern, höhere Naturschutzbehörde, und des Landratsamtes Ebersberg, untere Naturschutzbehörde, erfolgte eine Erweiterung der Ausgleichsfläche A1 um 3.000 m² nach Osten auf der Fl. Nr. 2334, Gemarkung Parsdorf. Die Bauerlaubnis des Eigentümers wurde dem Vorhabensträger erteilt. Weil die Planänderungen hauptsächlich aufgrund von Forderungen der Verfahrensbeteiligten vorgenommen wurden, haben wir von einem erneuten Erörterungstermin gemäß § 17a Nr. 6 Satz 2 FStrG abgesehen.

C Entscheidungsgründe

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

1. Verfahrensrechtliche Bewertung

1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung (einschließlich der Rechtsgrundlagen, Zuständigkeit, Konzentrationswirkung, Folgemaßnahmen)

Die Regierung von Oberbayern ist gemäß Art. 39 Abs. 1 und 2 BayStrWG und Art. 3 BayVwVfG die sachlich und örtlich zuständige Behörde für das Anhörungsverfahren und die Planfeststellung.

Nach § 17 Satz 1 FStrG dürfen Bundesfernstraßen nur geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Bei der Tank- und Rastanlage Vaterstetten Ost handelt es sich um einen Nebenbetrieb an einer Bundesautobahn i.S.d. § 15 Abs. 1 FStrG. Als Bestandteil der Bundesautobahn A 99 Autobahnring München (§ 1 Abs. 4 Nr. 5 FStrG) unterliegen Änderungsmaßnahmen der Planfeststellungspflicht nach § 17 Satz 1 FStrG.

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt und es werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG).

Die straßenrechtliche Planfeststellung macht also nahezu alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen entbehrlich (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG). Hiervon ausgenommen ist die wasserrechtliche Erlaubnis nach § 7 WHG. Aufgrund von § 14 WHG i. V. m. Art. 84 BayWG kann die Regierung jedoch auch über die Erteilung der Erlaubnis in diesem Planfeststellungsbeschluss entscheiden. Gleiches gilt für die straßenrechtlichen Verfügungen nach dem Bundesfernstraßengesetz und dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz.

1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

Für das Bauvorhaben ist eine UVP nicht obligatorisch gemäß § 3b Abs. 1 des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes -UVPG- i.V.m. Nr. 14.3 der Anlage 1 zu § 3b UVPG, da es sich vorliegend um den Ausbau und nicht um den Neubau einer Bundesautobahn handelt. Die Frage, ob sich aus einer Vorprüfung des Einzelfalles gemäß § 3e Abs. 1 Nr. 2 i.V.m. § 3c Abs. 1 UVPG eine Verpflichtung zur Durchführung einer UVP ergibt, kann hier jedoch offen bleiben, da die vorgelegten Planunterlagen die erforderlichen Unterlagen nach § 6 UVPG enthalten und eine UVP durchgeführt wurde (Unterlage 16 T und unten C.2).

Die Umweltverträglichkeitsprüfung kann nach § 2 Abs. 1 S. 1 UVPG als unselbständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt werden. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 Abs. 1 UVPG erfolgte durch das Anhörungsverfahren nach § 17 Abs. 3b FStrG, Art. 73 Abs. 3 bis 7 BayVwVfG. Die vom Vorhabensträger in das Verfahren eingebrachte Planänderung vom 30.04.2007 enthält keine zusätzlichen oder anderen erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt. Gemäß § 9 Abs. 1 S. 3 UVPG haben wir insofern von einer erneuten Anhörung der Öffentlichkeit abgesehen.

Den Anforderungen des § 6 Abs. 3 Nr. 5 UVPG ist Rechnung getragen. Mangels geeigneter Vorhabensalternativen, die umweltverträglicher einzustufen wären, bedurfte es aus Sicht der Umwelt diesbezüglich keiner umfassenderen Untersuchung. Der Ausbau der TR-Anlage Vaterstetten Ost orientiert sich am Bestand und an den verkehrlichen Bedürfnissen und nutzt die hier schon vorhandene Infrastruktur. Sonstige Standortvarianten wären nur mit einem kompletten Neubau

der TR-Anlage zu realisieren und wurden wegen der damit verbundenen wesentlich größeren Beeinträchtigungen (v.a. durch Neuversiegelung und Vermeidung von Eingriffen in die südlich angrenzenden Bannwaldflächen) ausgeschieden. Die vorgelegten Unterlagen samt Umweltverträglichkeitsstudie genügen daher den gesetzlichen Anforderungen.

2. Umweltverträglichkeitsprüfung

2.1 Beschreibung des Vorhabens

Das Vorhaben ist unter B.1 dieses Beschlusses sowie im Erläuterungsbericht der festgestellten Planunterlagen (Unterlage 1 T) beschrieben. Hierauf wird Bezug genommen.

2.2 Beschreibung der Umwelt im Einwirkungsbereich des Vorhabens

Das planfestgestellte Vorhaben liegt im östlichen Bereich des Naturraumes „Haupteinheit Münchner Ebene“, das der Naturraumgruppe „Inn – Isar – Schotterplatten“ angegliedert ist. Das Schutzgebiet ist geprägt durch ebene Feldfluren der Schotterebene, die großflächigen Wälder im Südwesten und Südosten und die ehemaligen Waldsiedlungsgebiete Vaterstetten/Baldham.

Als potenzielle natürliche Vegetation wären im Untersuchungsgebiet Fingerkraut-Kiefern-Eichenwälder (dominante Baumarten: Waldkiefer, Stiel-Eiche, Hainbuche, Winterlinde, Esche) als typische Pflanzengesellschaften anzutreffen.

Die landwirtschaftlichen Flächen werden überwiegend als Acker genutzt. Die ebenen Feldfluren weisen dank ihrer günstigen Bearbeitbarkeit günstige Erzeugungsbedingungen auf, sind aber wegen ihrer Lage in der Münchner Schotterebene austrocknungs- und winderosionsgefährdet.

Außerhalb der Wälder finden sich aufgrund der intensiven landwirtschaftlichen Nutzung naturnahe Vegetationselemente nur mehr kleinräumig als Saumstrukturen mit einem deutlich reduzierten Artenspektrum. Gliedernde Gehölz- oder Heckenstrukturen finden sich lediglich entlang der Autobahn und im Bereich der bestehenden Tank- und Rastanlagen in Form von Einzelbäumen, Gebüsch und Hecken. Die Randbereiche der Verkehrsanlage und die Straßenböschungen weisen Baum- und Strauchhecken, sowie wenige Einzelbäume auf. Als Saumstrukturen sind mehr oder weniger magere straßenbegleitende Säume, sowie mosaikartige Gras- und Staudenfluren innerhalb der TR-Anlage zu nennen.

Die Tank- und Rastanlage liegt im Gemeindegebiet Vaterstetten im Landkreis Ebersberg. Die Siedlungsstruktur ist geprägt durch die Lage an der von München ausgehenden Entwicklungsachse mit ihren kettenartig aufgereihten Siedlungsschwerpunkten. Der nächstliegende Ortsteil Weißenfeld und die Gemeinde Vaterstetten sind ca. 0,5 km von der Tank- und Rastanlage entfernt. Für die Naherholung aus den Siedlungsschwerpunkten wurden Fuß- und Radwegverbindungen zwischen den einzelnen Ortsteilen und zu den Waldflächen geschaffen. Im Südwesten der TR-Anlage befinden sich Kleingartenanlagen.

Verkehrsstrukturell wird das Plangebiet von der BAB A 99 Autobahnring München, die Verkehrsanlagen Vaterstetten Ost und West und der B 471 im Bereich der Ortsteile Eglfing – Ottendichl geprägt. Sowohl die intensive landwirtschaftliche Nutzung als auch die vorgenannten Verkehrsstrukturen tragen zu einer erheblichen Vorbelastung bei. Dabei sind vor allem die intensive Landnutzung, Zerschneidung der Landschaft, Versiegelung von Boden und betriebsbedingte Lärm- und Abgasemissionen zu nennen.

Im Untersuchungsgebiet sind keine natürlichen Oberflächengewässer vorhanden.

Die ehemals großen und zusammenhängenden Waldflächen im Südosten Münchens sind durch kettenartig aufgereichte Siedlungsschwerpunkte, die weit in den Waldbereich vorgedrungen sind, gekennzeichnet. Die im Plangebiet vorkommenden Waldflächen sind nach der Waldfunktionskarte des Landkreises Ebersberg (Stand 1997) als Wälder mit besonderer Bedeutung für den Schutz von Verkehrswegen und den Lärmschutz ausgewiesen. Diese werden durch die Baumaßnahmen nicht beeinflusst.

Die südlich angrenzenden Bannwälder außerhalb der geplanten Baumaßnahme sind als Teil des zusammenhängenden Waldkomplexes mit einer standorttypischen Fauna, etwa mit Vorkommen der Goldammer an den Waldsäumen und des Schwarzspechtes oder des Gewöhnlichen Dickkopffalters insgesamt von mittlerer, vorbelastete Bereiche von geringer Bedeutung.

Im Bereich der aufgenommenen Strukturen und Nutzungen konnten fast überall besonders geschützte europäische Vogelarten nachgewiesen werden. Bei der vorgenommenen faunistischen Übersichtskartierung im April/Mai 2006 konnten im Bereich der bestehenden Verkehrsanlage und der geplanten Erweiterungsflächen lediglich einige ubiquitäre Vogelarten erfasst werden. Brutvorkommen empfindlicherer, naturschutzfachlich bedeutsamer, gefährdeter oder rückläufiger Tierarten (RL-Arten, Arten der Vorwarnlisten) wie etwa Feldlerche, Goldammer, Baumpieper, die streng geschützten Arten Turmfalke, Mäusebussard und Schwarzspecht sowie zwei besonders geschützte Schmetterlingsarten wurden bei der aktuellen Übersichtskartierung mit Ausnahme der Feldlerche nur außerhalb der durch die Baumaßnahme beanspruchten Flächen und auch außerhalb der betriebsbedingten Beeinträchtigungskorridore nachgewiesen.

Die im Innen- und Randbereich der TR-Anlage befindlichen Hecken- und Gehölzstrukturen sind durch Art. 13e BayNatSchG geschützt. Weitere Schutzgebiete wie etwa Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung (Art. 13b BayNatSchG), Schutzgebiete nach BayNatSchG, gesetzlich geschützte Biotope (Art. 13d BayNatSchG) sowie kartierte Biotope werden von dem Bauvorhaben nicht betroffen.

2.3 Geprüfte Vorhabensvarianten und wesentliche Auswahlgründe

Neben dem planfestgestellten Vorhaben können andere Varianten ausgeschlossen werden. Die Umweltverträglichkeitsuntersuchung wurde daher auf das festgestellte Vorhaben beschränkt. Aufgrund der bestehenden TR-Anlage Vaterstetten Ost und der südlich angrenzenden Bannwaldflächen sind andere Standorte für die Erweiterung nicht ersichtlich.

2.4 Bedarf an Grund und Boden sowie sonstige erhebliche Projektwirkungen

Für die Erweiterung der bestehenden Verkehrsanlage werden ca. 8,10 ha gebraucht. Die Gesamtfläche setzt sich zusammen aus:

- 4,05 ha für befestigte Flächen (davon 3,19 ha Neuversiegelung)
- 3,23 ha unbefestigte Flächen (davon 0,32 ha Entsiegelung)
- 1,104 ha naturschutzrechtliche Ausgleichsflächen.

Auf der Grundlage der vom Antragsteller vorgelegten Unterlagen, der behördlichen Stellungnahmen, von Äußerungen und Einwendungen Dritter und eigener Ermittlungen der Planfeststellungsbehörde sind folgende Auswirkungen und Wechselwirkungen auf die in § 2 UVPG genannten Schutzgüter zu erwarten:

Anlagebedingte Auswirkungen sind Flächenüberbauung und -versiegelung, verbunden mit quantitativen und qualitativen Verlusten an Vegetation und frei lebender Tierwelt sowie von Flächen für land- und forstwirtschaftliche Zielsetzungen, Barriere- und Zerschneidungseffekte, kleinklimatische Veränderungen der Umwelt, Veränderung des Landschaftsbildes, Beeinträchtigung des Wohnumfeldes und der Erholungsqualität der Landschaft.

Baubedingte Auswirkungen ergeben sich aus Baustelleneinrichtungen, Arbeitsstreifen, Lagerplätzen u. ä., Entnahme und Deponie von Erdmassen, temporären Gewässerunreinigungen, Lärm-, Staub-, Abgasemissionen und Erschütterungen.

Verkehrsbedingte Auswirkungen können sein Verlärmung, Schadstoff-Emissionen, Erschütterungen, Bewegungs- und Lichtemissionen mit Auswirkungen auf die Tierwelt und Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes.

Sekundär- und Tertiärwirkungen können Nutzungsänderungen, z. B. in Form von Erweiterungen von Siedlungsflächen oder weiteren Straßenbaumaßnahmen in Form von Neu- und Ausbau im nachgeordneten Straßennetz sein.

Die einzelnen Faktoren wirken jeweils in unterschiedlicher Stärke und Ausmaß auf die Umwelt. Teilweise sind sie leicht zu quantifizieren (z. B. die Flächenüberbauung), z. T. lassen sie sich jedoch kaum in Werten ausdrücken.

2.5 Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt unter Berücksichtigung von Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen

2.5.1 Schutzgut Mensch

Schutzziel ist die Erhaltung gesunder Lebensverhältnisse für die Teilbereiche "Wohnen" und "Erholen".

Im näheren Umfeld befinden sich keine Wohngebäude. Das nächste Anwesen liegt südlich der TR-Anlage Ost in einer Entfernung von ca. 500 m. Erholungsbereiche im näheren Bereich der TR-Anlage sind die Fuß- und Radwegeverbindungen zwischen den einzelnen Ortsteilen und die Waldflächen südlich der TR-Anlage.

Wirkungen auf Wohnen und die Erholung können sich v.a. aufgrund von Lärmstörungen, Schadstoffen in der Luft und optischen Störungen (Bewegung der Fahrzeuge, Blendwirkung durch Scheinwerfer und Parkplatzbeleuchtung) ergeben.

Neue Lärmschutzmaßnahmen sind durch die geplante Baumaßnahme nicht erforderlich. Wie aus der Unterlage 11.1 zur schalltechnischen Untersuchung von Wohngebäuden hervorgeht, liegen die prognostizierten Werte weit unter den gesetzlichen Grenzwerten. Da keine neue Zerschneidung von Erholungsflächen stattfindet, kann man davon ausgehen, dass auch die Belange der Freizeitnutzung nicht zusätzlich gestört werden. Es ist auch keine erhebliche Steigerung der Verlärmung, der Luftschadstoffe und der optischen Störung zu befürchten.

Durch die Baumaßnahme wird ein Teil der vorhandenen Eingrünung der TR-Anlage beseitigt; diese wird durch Gestaltungsmaßnahmen zur Wiedereinbindung in die Landschaft wieder hergestellt. Zusätzlich wird die durch den Bannwald zugeordnete Ausgleichsfläche A 1 die Einbindung der Anlage weiter verstärkt.

2.5.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen

Maßgebliches Ziel für dieses Schutzgut ist der Schutz wildwachsender Pflanzen und wildlebender Tiere und ihrer Lebensgemeinschaften in ihrer historisch gewachsenen Artenvielfalt sowie der Schutz ihrer Lebensstätten und Lebensräume (Biotope) und ihrer sonstigen Lebensbedingungen, insbesondere der Funktionsbeziehungen und der Bereiche mit hohem Standort- und Entwicklungspotenzial.

Die Bewertung der Bedeutung der Lebensräume richtet sich dabei nach ihrer Seltenheit, der Entwicklungsdauer, der Naturnähe, dem Artenvorkommen, der Flächengröße und dem Strukturreichtum. Die räumlich bedeutsamen Funktionsbeziehungen werden nach ihrer Raumwirksamkeit entlang von Linearstrukturen, der Bedeutung der Artengemeinschaften innerhalb von Lebensräumen und Lebensraumkomplexen und dem Austausch zwischen Populationen und Lebensräumen einer Art unter Berücksichtigung von Vorbelastungen und Störungen untersucht und bewertet.

Durch Überbauung direkt betroffen sind Einzelbäume, Gehölzbestände und Saumstrukturen im Bereich der bestehenden TR-Anlage. Der Verlust von diesen Vegetationsbeständen stellt gleichzeitig den Verlust von Lebensräumen für Tierarten mit geringer Störungsanfälligkeit dar. Der Charakter der Waldgebiete wird nicht beeinflusst.

Durch die geplante Baumaßnahme sind zum großen Teil landwirtschaftliche Flächen betroffen. Diese haben Teilfunktion als Fortpflanzungslebensraum der Feldlerche, einer Feldvogelart, die ihre Bodennester in Abhängigkeit von der Landbewirtschaftung an immer wieder neuen Stellen in der Feldflur errichtet. Aufgrund des Verlustes von Teilen besetzter Brutreviere und der Beeinträchtigung benachbarter Habitate während der Bauzeit und durch den nachfolgenden Betrieb der Anlage werden für diese Vogelart Tatbestände gem. § 42 Abs. 1 BNatSchG erfüllt. Verbotstatbestände gem. Art. 5 V-RL hingegen sind unter zeitlicher Optimierung der Baufeldräumung (außerhalb der Brutphase) nicht erfüllt. Die verwendete Übersichtskartierung zeigte, dass im Umgriff des geplanten Baufeldes und auch weiter östlich zahlreiche weitere Reviere in der Feldflur bestehen und sich durch die Baumaßnahme damit keine Auswirkungen auf den Fortbestand der lokalen Population der Art ergeben. Die Funktionalität der Lebensstätte für das örtliche Vorkommen der Feldlerche bleibt erhalten. Der Verlust potentieller Bruthabitate und die mögliche Beeinträchtigung benachbarter Habitate während der Bauzeit wird durch Schaffung von Sukzessionsflächen im Ackerrandbereich kompensiert. Für alle weiteren kartierten Tierarten (Vögel, Schmetterlinge) ergab die Auswertung der Daten, dass die Funktionalität der Lebensstätten für das örtliche Vorkommen dieser Arten ebenfalls erhalten bleibt. Auch auf die Gehölzbestände im Inneren und in den Randbereichen der TR-Anlage kommen Beeinträchtigungen zu. Zu erwartende Projektwirkungen werden auch hier von den bestehenden Wirkungen der Autobahn überlagert und relativiert. Der Verlust dieser Vegetationsbestände stellt gleichzeitig den Verlust von Lebensräumen für Tierarten mit geringer Störungsanfälligkeit dar. Nachweislich betroffen sind nur weit verbreitete und allgemein häufige Tierarten. Für die Zwergfledermaus können darüber hinaus geringe Beeinträchtigungen nicht ausgeschlossen werden. Für mehrere europäische Brutvogelarten werden daher in der Folge Tatbestände des § 42 Abs. 1 BNatSchG bzw. Art. 5 V-RL erfüllt, für die Zwergfledermaus kann eine Erfüllung von Verbotstatbeständen nicht ausgeschlossen werden. Für alle weiteren Tierarten (Vögel, Schmetterlinge) und potenziell vorkommende Tierarten (Fledermäuse) ergab die Auswertung der Daten, dass die Funktionalität der Lebensstätten für das örtliche Vorkommen dieser Arten ebenfalls erhalten bleibt. Auch die Beeinträchtigungen dieser Arten und Lebensräume werden durch die Realisierung des Ausgleichskonzeptes gleichwertig kompensiert. Der Charakter der Waldgebiete wird durch die geplanten Baumaßnahmen nicht beeinflusst. Beeinträchtigungen ergeben sich nur sehr kleinflächig in strukturarmen, teils bereits erheblich vorbelasteten Waldrandbereichen infolge bau- und betriebsbedingter Immissionen.

Die zu erwartenden Projektwirkungen im Bereich der TR-Anlage werden von den bestehenden Wirkungen der Autobahn überlagert und relativiert.

Zur Vermeidung bzw. Verminderung erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

Die geplante Erweiterung wird am optimalen Standort durchgeführt. Durch die künftige Lage im vorbelasteten bzw. in extrem strukturarmen Nachbarflächen werden Beeinträchtigungen von Arten und Lebensräumen bestmöglich vermieden. Die Räumung und Einrichtung des Baufeldes sowie notwendige Schnitt- und Rodungsarbeiten an Gehölzen werden in den Wintermonaten vor Beginn der Brutsaison ausschließlich in der Zeit vom 01. Oktober bis 28./29. Februar durchgeführt.

Bei Durchführung der Baumaßnahme werden zu erhaltende Einzelbäume geschützt. Des Weiteren wird die äußere Eingrünung an den neuen Randbereichen der TR-Anlage wieder hergestellt. Eine Einbindung der Landschaft wird durch

Gehölzpflanzung geschaffen, dadurch wird der Vorzustand mittelfristig verbessert. Auf den vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen für das Bauvorhaben, insbesondere im Bereich der Entwässerungsanlage, werden nach Bauabschluss zusätzlich zu den geplanten Grünflächen Aufwertungen in Form von Rohbodenstandorten vorgenommen.

Eine Beeinträchtigung des Lebensraumes für Pflanzen und Tiere in Teilbereichen besteht solange, bis die Ein- und Durchgrünung der neuen TR-Anlage entsprechend wirksame Qualitäten erreicht hat.

Insgesamt ist festzustellen, dass die zu erwartenden erheblichen Auswirkungen ausgleichbar sind.

Die Umsetzung erfolgt auf der Ausgleichsfläche A 1 mit 0,81 ha südlich der TR-Anlage angrenzend an den Bannwald mit der hier vorgesehenen Ausgleichsfläche der TR-Anlage Vaterstetten West zur Neuschaffung von Laubwald mit gestufter Waldmantelvorpflanzung und vorgelagertem Wildkraut- und Grassaum. Dadurch wird zusätzlicher Lebensraum, insbesondere zur Verstärkung des ökologisch und landschaftlich wirksamen regionalen Grünzuges 10, der sich vom Höhenkirchener Forst bis zum Ismaninger Speichersee hinzieht, geschaffen. Die Ausgleichsfläche liegt in einem Abstand von über 50 m zur Autobahn und dadurch außerhalb des direkten Wirkbereichs der Autobahn.

2.5.3 Schutzgut Boden

Wichtiges Schutzziel ist die Erhaltung des gewachsenen Bodens. Als nicht vermehrbare Lebensgrundlage des Menschen, aber auch von Tieren und Pflanzen, besitzt der belebte Boden eine Schlüsselfunktion. Ferner erfüllt er eine Anzahl weiterer Funktionen, wie Puffer-, Filter- oder Regelungsfunktionen. Aus Sicht des Bodenschutzes ist insbesondere der Erhalt und die Sicherung seltener oder besonders empfindlicher Böden relevant. Daher wird der Verlust von gewachsenem Boden durch Versiegelung und Überbauung sowie die Gefährdung der Regelfunktionen des Bodens als wesentliche Entscheidungsgrundlage betrachtet.

Durch die Lkw-Erweiterungsfläche sind landwirtschaftlich genutzte Flächen mit gewachsenen Böden betroffen, die einen mehr oder weniger ursprünglichen Bodenaufbau mit den damit zusammenhängenden Bodenfunktionen besitzen. Weitere Bodenverluste betreffen vorbelastete Flächen des Straßenbegleitgrüns.

Als erhebliche Auswirkung der Baumaßnahme muss die Umwandlung von bisher landwirtschaftlich genutzten Flächen in versiegelte Flächen zur Erweiterung der Lkw-Stellflächen in einem Umfang von 2,68 ha angesehen werden. Der Umbau der TR-Anlage findet teilweise auf bisher bereits versiegelten Flächen statt. Zudem werden aber ca. 3,19 ha neu versiegelt. Eine starke Vorbelastung besteht durch die vorhandene Autobahn.

Als Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen werden nicht benötigte Erschließungs- und Parkflächen entsiegelt und begrünt.

Der Ausgleich für die Neuversiegelung erfolgt durch die Verbesserung der Bodenfunktionen auf der Ausgleichsfläche A 1.

2.5.4 Schutzgut Wasser

Für das Schutzgut Wasser als existenziellen Grundstoff des Lebens wurden die Schutzziele Reinhaltung, Erhaltung des natürlichen Neubildungspotenzials von Grundwasser und die Erhaltung des natürlichen Wasserkreislaufs, der sich auf Boden, Vegetationsbestände, Tiere und Menschen auswirken kann, untersucht. Da natürliche Oberflächengewässer im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden sind, werden ausschließlich die Umweltaspekte des Grundwassers behandelt.

Der ca. 12 m mächtige Grundwasserstrom befindet sich im obersten Grundwasserstockwerk, der Flurabstand beträgt etwa 8 m. Die Niederterrassenschotter und die aufliegenden Bodenschichten besitzen aufgrund ihrer

Flachgründigkeit bzw. ihrer Durchlässigkeit nur sehr eingeschränkte Regelfunktionen zur Abpufferung von Schadstoffeinträgen. Vorbelastungen ergeben sich durch den Betrieb der Autobahn und der TR-Anlage sowie durch intensiv betriebene Landwirtschaft.

Durch das Bauvorhaben kommt es zu Neuversiegelungen von 2,68 ha landwirtschaftlich intensiv genutzter Flächen und von 0,50 ha straßennaher Böden. Damit ist zwar grundsätzlich eine Beeinträchtigung der Grundwasserneubildungsrate verbunden, eine Beeinträchtigung der Wasserquantität ist jedoch nur in geringem Umfang zu erwarten.

Für die Erweiterung der TR-Anlage wird eine neue Entwässerungsanlage errichtet. Das Niederschlagswasser wird einem Leichtstoffabscheidebecken und dem Versickerbecken im Norden der Verkehrsanlage zugeführt. Der Ausbau der Pkw-Stellplätze schließt auch die Erneuerung des Entwässerungssystems mit ein. Durch Erneuerung und Erweiterung des Entwässerungssystems werden Schmutz- und Schadstoffeinträge in das Grundwasser weitgehend unterbunden.

Die Auswirkungen auf die Grundwasserneubildung durch flächige Versiegelung werden unter Berücksichtigung der vorhandenen Belastungen durch die Autobahn als noch erheblich eingestuft. Doch kann dieser Eingriff auf der Fläche A 1 südlich der TR-Anlage wieder ausgeglichen werden.

2.5.5 Schutzgut Luft und Klima

Der allgemeine Schutz der Luft als Ressource und die Erhaltung der lokalklimatischen Bedingungen und Funktionen sind die wichtigsten Schutzziele. Wesentliche Umweltaspekte sind neben der Lufthygiene der Erhalt von Flächen zur Frisch- und Kaltluftproduktion und der Erhalt der Austauschbeziehungen in Form von Kaltluftbahnen und diffusen Kaltluftströmungen, insbesondere im Hinblick auf die Versorgung der Siedlungsgebiete mit Frischluft.

Luftverunreinigungen an Straßen entstehen im wesentlichen durch Verbrennungsprozesse in Otto- und Dieselmotoren. Die dabei anfallenden Emissionen treten überwiegend im gasförmigen, z. T. auch im festen Zustand auf. Ihre Stärke hängt neben den spezifischen Abgasemissionsfaktoren der einzelnen Fahrzeuge, von der Verkehrsmenge, dem Lkw-Anteil und der Geschwindigkeit ab. Die wichtigsten Substanzen, die emittiert werden, sind Kohlenmonoxid, Kohlendioxid, unverbrannte Kohlenwasserstoffe, Stickstoffmonoxid, Stickstoffdioxid, Schwefeldioxid, Blei, Staub und Ruß. Die Ausbreitung der Emissionen aus dem Kfz-Verkehr hängt von zahlreichen Faktoren ab. Zu nennen sind insbesondere meteorologische Bedingungen sowie photochemische und physikalisch-chemische Umwandlungsprozesse, aber auch die Topographie und Anpflanzungen am Straßenrand. Tendenziell haben Untersuchungen jedoch ergeben, dass die Schadstoffkonzentrationen mit zunehmenden Abstand vom Fahrbahnrand relativ rasch abnehmen.

Die Waldbestände des Höhenkirchener Forstes sind Frischluftentstehungsgebiete. Ackerflächen produzieren Kaltluft. Bestehende Gehölzpflanzungen können in beschränktem Umfang durch Ausfiltern von Stäuben und Schadstoffen lokal das Klima beeinflussen.

Bodenversiegelung und die Beseitigung von Vegetation bewirken eine Verminderung der Verdunstungsflächen und eine Reduzierung der Frischluftentstehungsgebiete, so dass geringfügige kleinklimatische Veränderungen auftreten können. Durch die Erweiterung der Verkehrsanlage kommt es zu geringfügigen lufthygienischen Veränderungen durch die stärkere Erwärmung der versiegelten Flächen. Ebenso vermindert sich dadurch die Verdunstung. Durch den vorübergehenden Verlust von Gehölzen können diese ihre Funktion der Ausfilterung von Luft aktuell nicht mehr übernehmen.

Zur Vermeidung/Minimierung erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen werden zu erhaltende Gehölze während der Bauphase geschützt. Ferner werden durch den Umbau der Verkehrsanlage Verkehrsflächen entsiegelt.

Unter Berücksichtigung der bereits bestehenden Belastungen durch die Autobahn und der TR-Anlagen Vaterstetten Ost und West sind bei dem vorliegenden Bauvorhaben Auswirkungen auf das Schutzgut Klima/Luft lediglich in geringem Umfang festzustellen. Die negativen Auswirkungen der Versiegelung werden mit der Ausgleichsfläche A 1 ausgeglichen.

2.5.6 Schutzgut Landschaft

Schutzziele sind die Erhaltung der Vielfalt, Eigenart und Schönheit der Landschaft in ihrer natürlichen oder kulturhistorischen Form und Erhaltung der natürlichen Erholungseignung. Dabei werden geomorphologische Einheiten, Reliefstrukturen, prägende Vegetations- und Gebäudestrukturen und Landnutzungsformen untersucht.

Landschaftsbildprägende Vegetationselemente mit durchschnittlichem Landschaftsbildwert sind die Waldbereiche südlich der Verkehrsanlage. Die Altbestände der straßenbegleitenden Gehölzpflanzungen auf den Straßenböschungen verdecken die bauliche Anlage und gliedern die Landschaft.

Durch das Bauvorhaben werden Gehölzpflanzungen überbaut und durch die Erweiterung der TR-Anlage um mehr als das Doppelte die technische Überprägung der Landschaft verstärkt.

Zu erhaltende Bäume und Böschungsbereiche werden während der Bauzeit mit Schutzvorkehrungen versehen.

Nachteilige Projektwirkungen in Bezug auf das Schutzgut Landschaft werden durch die Anordnung der Erweiterungsfläche außerhalb des Waldbestandes und Waldsaumes sowie die Anordnung des zu verlegenden Feld- und Waldweges so nah wie möglich an der Verkehrsanlage vermieden und minimiert. Zu erhaltende Bäume und Böschungsbereiche werden wenn nötig während der Bauzeit mit Schutzvorkehrungen versehen. Die Stellplätze der Verkehrsanlage werden mit Baumpflanzungen begrünt und Lücken in der Eingrünung durch Gehölzpflanzungen geschlossen.

Bis die Ein- und Durchgrünung der neuen Anlagen eine wirksame Größe erreicht, ist das Landschaftsbild in Teilbereichen beeinträchtigt.

Die Anlage der Ausgleichsmaßnahme A 1 dient der Neugestaltung und Aufwertung des Landschaftsbildes in der weitgehend ausgeräumten und durch die BAB A 99 sowie die bestehenden TR-Anlagen in gravierender Weise vorbelasteten Landschaft.

2.5.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Ziel ist die Erhaltung von schützenswerten Kultur-, Bau- und sichtbarer wie nicht sichtbaren Bodendenkmälern einschließlich deren Umgebung. Darunter fallen auch historische Bestandteile der Kulturlandschaft von besonders charakteristischer Eigenart und von Ortsbildern. Kultur-, Bau- und Bodendenkmäler sind im Bereich des Bauvorhabens nicht bekannt.

2.5.8 Wechselwirkungen

Die Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern wurden soweit wie möglich bereits bei der Auswahl der Schutzziele und Untersuchungsgegenstände berücksichtigt. Bei der schutzgutübergreifenden Bewertung werden Synergieeffekte zwischen den einzelnen Schutzgütern berücksichtigt.

Im Einzelnen wurden folgende Wechselwirkungen erfasst:

Die Lärmimmissionen, die im Schutzgut Mensch in ihrer Be- und Entlastungswirkung für die Wohnqualität und Erholungsqualität untersucht wurden, haben ebenso Auswirkungen auf die biotischen Bereiche (z.B. Tiere) im Untersuchungsgebiet.

Betriebs- und baubedingte Schadstoffimmissionen haben Auswirkungen auf die Schutzgüter Luft, Mensch, Boden und Wasser und wurden dort mit erfasst.

Die Flächeninanspruchnahme, insbesondere durch Versiegelung von Boden, wirkt sich aufgrund der vielfältigen Verflechtungen des Schutzgutes Boden mit anderen abiotischen und biotischen Ressourcen auch auf andere Schutzgüter wie Wasser, Tiere und Pflanzen, Landschaft und Menschen im Sinne des Verlustes an landwirtschaftlichen Produktionsflächen aus. Diese Wechselwirkungen haben wir bei der dortigen Beurteilung berücksichtigt.

Der Verlust und die Beeinträchtigung von Strukturen und Landschaftselementen durch die geplante Baumaßnahme wurden bei den Schutzgütern Tiere und Pflanzen untersucht. Des Weiteren bestehen Auswirkungen auf die Erholungsqualität und somit auch auf den Menschen.

Die Anlage naturschutzrechtlich erforderlicher Ausgleichsmaßnahmen entzieht zwar der Landwirtschaft Produktionsflächen, wirkt sich jedoch wegen des Wegfalls von intensiver Landnutzung auf die Schutzgüter Boden, Wasser, Tiere und Pflanzen insgesamt positiv aus. Die Nähe zur Großstadt München und die gute verkehrliche Anbindung sowohl in die Stadt als auch an das Fernstreckennetz bedingen einen extrem hohen Nutzungsdruck auf die Flächen im Untersuchungsgebiet. Das erhöhte Verkehrsaufkommen im Münchner Osten und der dadurch erforderliche Ausbau der TR-Anlage führen zu einer weiteren Verstärkung der betriebsbedingten Auswirkungen auf die Schutzgüter Menschen, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Luft und Klima.

Die durch das Vorhaben verursachten Auswirkungen im Hinblick auf Wechselwirkungen sind gegenüber den Vorbelastungen als unerheblich einzustufen.

2.5.9 Minimierungs-, Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen

Zur Reduzierung der Eingriffsintensität werden Baustraßen, Lagerflächen und Zufahrten auf Verschnittflächen und auf landwirtschaftlich intensiv genutzten Flächen angelegt. Sicherheitsvorschriften zur Minimierung von Bodenverdichtungen und zur Verhinderung von Grundwasserbelastungen gemäß RAS-LG werden eingehalten. Durch die Anordnung der Erweiterungsfläche außerhalb des Waldbestandes und Waldsaumes sowie die Anordnung des zu verlegenden Feld- und Waldweges so nah wie möglich an der Verkehrsanlage ist Wald i. S. d. Waldgesetzes nicht betroffen.

Es werden die Schutzmaßnahmen S 1 - S 3 vor und während des Baubetriebs angewendet (Räumung und Einrichtung des Baufeldes außerhalb der in Art. 13e Abs. 1 BayNatSchG festgelegten Fristen, Begrenzung des Arbeitsstreifens, Schutzzäune und Baumschutz nach RAS-LP 4).

Zur Einbindung der TR-Anlage in die Landschaft und zur Minimierung der Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch technische Überprägung sind die innere Durchgrünung der KFZ-Stellflächen (G 1), die Gestaltung der Randbereiche der Verkehrsanlage (G 2), eine Umgestaltung vorhandener Grünflächen im Zufahrtbereich (G 3) und die Gestaltung der Entwässerungsanlage (G 4) vorgesehen. Durch diese Gestaltungsmaßnahmen werden die Verluste an Hecken- und Baumstrukturen minimiert und in überschaubarer Zeit kompensiert.

Zum genauen Umfang und hinsichtlich der Lage der vorgenannten Maßnahmen verweisen wir auf die Planunterlagen (Unterlagen 1 T, 12.1 T, Unterlage 12.4 T).

2.6 Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG)

Die in § 12 UVPG vorgeschriebene Bewertung dient der Entscheidungsvorbereitung im Zulassungsverfahren. Sie erfolgt im Prüfungsvorgang getrennt von den übrigen Zulassungsvoraussetzungen nicht umweltbezogener Art. Eine Abwägung mit außerumweltrechtlichen Belangen wird an dieser Stelle nicht vorgenommen. Die Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgt durch Auslegung und Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze auf den entschei-

derungserheblichen Sachverhalt (Ziffer 0.6.1.1 UVPVwV). Da die Verwaltungsvorschriften zur Ausführung des UVPG für Straßenbauvorhaben (UVPVwV) bislang keine Bewertungskriterien (Konkretisierung der gesetzlichen Umweltaanforderungen) für Straßenbauvorhaben enthalten, sind die Umweltauswirkungen nach Maßgabe der gesetzlichen Umweltaanforderungen aufgrund der Umstände des Einzelfalles zu bewerten (vgl. auch BVerwG, Urteil vom 08.06.1995, UPR 1995, 391).

Wegen der dazu erforderlichen Arbeitsschritte wird auf die Umweltverträglichkeitsstudie (Unterlage 16 T) verwiesen. Die dort angewandte Methode ist sachgerecht und entspricht der derzeit üblichen Verfahrensweise. Die Erhebungstiefe ist ausreichend. Diese Bewertung fließt in die Entscheidung über den Planfeststellungsantrag, also insbesondere die Abwägung, ein (Berücksichtigung).

In einer Gesamtschau lässt sich feststellen, dass es sich bei der festgestellten Ausbaumaßnahme um ein Bauvorhaben in einem durch hohes Verkehrsaufkommen und einen hohen Versiegelungsgrad stark vorbelasteten Bereich handelt. Schutzgüter mit besonderen Empfindlichkeiten sind nicht betroffen. In die angrenzenden Waldflächen (Bannwald) wird durch das Bauvorhaben nicht eingegriffen. Die Beeinträchtigungen der Schutzgüter beschränken sich im Wesentlichen auf die Versiegelung des Schutzgutes Boden (5.035 m² vorbelastete, straßennahe Böden; 26.830 m² landwirtschaftlich intensiv genutzte Böden) sowie den Verlust von Lebensräumen mit geringerer Bedeutung (8.525 m² straßennahe Gehölzbestände und Staudenfluren). Letztere sind im Gegensatz zu den Böden innerhalb planbarer Zeiträume reversibel und ersetzbar. Weiterhin werden 21.740 m² Ackerland überbaut bzw. vorübergehend beansprucht. Der Verlust von rd. 1.850 m² Gehölzbeständen durch im Bereich der bestehenden Anlage erforderliche Rodungsmaßnahmen ist nur von vorübergehender Art. Er wird durch die geplanten Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen vollkommen kompensiert. Der Versiegelung der o.g. Böden (insges. 31.865 m²) steht eine Entsiegelung von 3.170 m² gegenüber.

Die Auswertung der faunistischen Übersichtskartierung zum Vorkommen geschützter und/oder gefährdeter Tierarten vom April/Mai 2006 ergab, dass die Funktionalität der Lebensstätten für das örtliche Vorkommen dieser Arten auch bei Umsetzung des geplanten Vorhabens erhalten bleibt. Zwar wird durch das Vorhaben ein potentieller Fortpflanzungslebensraum der Feldlerche beschnitten; der Fortbestand der lokalen Population dieser Art bleibt jedoch gewährleistet, da im Umfeld der geplanten Baumaßnahme wie auch weiter östlich zahlreiche weitere Brutvorkommen in der Feldflur bestehen. Mit den oben genannten Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen können negative Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter vermieden und minimiert werden. Die verbleibenden Eingriffe in Natur und Landschaft können durch die Entwicklung einer Ausgleichsfläche (Ausgleichsmaßnahme A 1) südöstlich der TR-Anlage Vaterstetten Ost ausgeglichen werden.

Die Berücksichtigung von Wechselwirkungen führt in der Gesamtschau nicht zu erheblichen Änderungen der bei der Bewertung der Schutzgüter gefundenen Ergebnisse.

Insgesamt ergeben sich nur lokal bedeutsame Umweltbeeinträchtigungen, die im Vergleich zur bestehende Belastungssituation durch die Bundesautobahn A 99 nur gering zu bewerten sind, da sie diese nur unerheblich verändern. Sie sind nicht weiter zu minimieren und hinzunehmen. Die Umweltbeeinträchtigungen, die durch den planfestgestellten Ausbau der TR-Anlage Vaterstetten Ost verursacht werden, bewegen sich daher in einem vertretbaren Rahmen und stehen dem planfestgestellten Vorhaben nicht entgegen.

3. Materiell-rechtliche Würdigung

3.1 Ermessensentscheidung (grundsätzliche Ausführungen)

Das Vorhaben wird zugelassen, da es im Interesse des öffentlichen Wohls unter Beachtung der Rechte Dritter im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit vernünftigerweise geboten ist. Die verbindlich festgestellte Straßenplanung entspricht den Ergebnissen der vorbereitenden Planung, ist auch im Hinblick auf die enteignungsrechtliche Vorwirkung gerechtfertigt, berücksichtigt die in den Straßengesetzen und anderen gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Planungsleitsätze, Gebote und Verbote und entspricht schließlich den Anforderungen des Abwägungsgebotes.

3.2 Planrechtfertigung

3.2.1 Notwendigkeit des Vorhabens

Der Ausbau der TR-Anlage Vaterstetten Ost an der BAB A 99 ist aus Gründen des Gemeinwohls objektiv notwendig. Nach § 3 Abs. 1 FStrG sind Bundesfernstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern.

Das Vorhaben ist erforderlich, um den derzeitigen und insbesondere den künftig zu erwartenden Verkehr auf der A 99 und der TR-Anlage Vaterstetten Ost sicher und reibungslos bewältigen zu können (vgl. Erläuterungsbericht, Unterlage 1 T der Planfeststellungsunterlagen). Aus § 15 Abs. 1 und 2 FStrG ist zu entnehmen, daß es dem Vorhabensträger obliegt, im Interesse der Verkehrsteilnehmer an Bundesautobahnen Tankstellen und Raststätten als Nebenbetriebe zu bauen und zu betreiben bzw. von Dritten betreiben zu lassen. Dies dient vor allem auch der Verkehrssicherheit, indem die Versorgung mit Treibstoff gewährleistet, im übrigen aber auch den Verkehrsteilnehmern die Möglichkeit der Entspannung und Erholung, Hygiene, Information und Versorgung geboten wird.

Die für das Vorhaben sprechenden Umstände rechtfertigen auch die Inanspruchnahme von Eigentum und die sonstigen Auswirkungen. Ein Verzicht auf das Vorhaben ("Null-Variante") wäre nicht vertretbar. Darauf wird näher im Zusammenhang mit der Abwägung der einzelnen Belange eingegangen.

Der Ausbau der TR-Anlage Vaterstetten Ost ist nicht im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen enthalten.

3.2.2 Derzeitige Verkehrssituation

Die A 99 Autobahnring München ist eine wichtige Strecke für den nationalen und internationalen Reise- und Güterverkehr von Deutschland sowie Nordwest- und Nordeuropa nach Italien und Südosteuropa. Hinzu kommt ein starker Ausflugsverkehr aus dem Großraum München in die nahe gelegenen Alpen. Aus diesem Grund ist die Verkehrsbelastung in den Reisemonaten besonders hoch. Der Güterverkehr hat im letzten Jahrzehnt auf der A 99 überdurchschnittlich zugenommen.

Bei der Straßenverkehrszählung im Jahr 2000 wurde zwischen dem Autobahnkreuz München-Ost und der Anschlussstelle Haar eine Verkehrsbelastung von 114.808 Kfz/24 h in beiden Richtungen ermittelt. Der Schwerverkehrsanteil lag bei 13.247 Kfz/24 h (= 11,5 %).

Die Entfernung zu den benachbarten TR-Anlagen beträgt 54,3 km (Hollledau), 86,2 km (Edenbergen) und 27,8 km (Holzkirchen Süd). Die genannten TR-Anlagen weisen folgende Größe auf:

	Pkw-Parkstände	Parkstände für Lkw/Busse
TR-Anlage Holledau	50	30
TR-Anlage Edenbergen	86	20
TR-Anlage Holzkirchen Süd	87	20

Die oben dargestellte Anzahl der zur Verfügung stehenden Lkw-Parkstände an den Bundesautobahnen im Großraum München ist knapp bemessen und wird dem erhöhten Bedarf nicht mehr gerecht, der durch das sehr stark gestiegene Lkw-Verkehrsaufkommen entstanden ist. Darüber hinaus ist auch die Parksituation für Pkw angespannt, weil die günstige Lage der TR-Anlagen Vaterstetten viele Reisende dazu veranlasst, hier ihre Fahrt für eine Pause zu unterbrechen. Die Pkw- und Lkw-Parkstände sind deshalb häufig überbelegt und können von den Kraftfahrern nicht mehr angefahren werden.

3.2.3 Künftige Verkehrssituation

Nach einer Prognose des Verkehrsgutachters Prof. Dr.-Ing. Kurzak vom 16.09.2005 steigt auf dem Autobahnring München im Jahr 2020 die werktägliche Belastung unter Berücksichtigung des 8-streifigen Ausbaus auf 155.000 Kfz/24 h an. Für das Jahr 2020 wird zwischen dem Autobahnkreuz München-Ost und der Anschlussstelle Haar ein DTV von 132.000 Kfz/24 h prognostiziert.

Die Öffnung der Grenzen in Europa und die EU-Osterweiterung hat eine Intensivierung der wirtschaftlichen Beziehungen und damit eine weitere Erhöhung des Güterverkehrs auf den Fernstraßen zur Folge. Die Verkehrssituation des Lkw-Verkehrs hat sich durch das erlassene Lkw-Nachtfahrverbot auf der Inntal- und der Brennerautobahn in Österreich noch verschärft. Auch nach Einführung der Lkw-Maut ist im Hinblick auf die mögliche Zeitersparnis durch Nutzung der Autobahnen nicht davon auszugehen, dass der Lkw-Verkehr auf das nachgeordnete Straßennetz ausweicht. Es bedarf daher dringend zusätzlicher Parkmöglichkeiten für den Lkw-Verkehr. Um die gesetzlich vorgeschriebenen Ruhezeiten für Lkw-Fahrer zu gewährleisten, muss ein entsprechendes Parkangebot vorhanden sein. Mit dem Ausbau der TR-Anlage Vaterstetten Ost wird diesem Bedarf entsprochen. Damit werden auch das nachgeordnete Straßennetz und die umliegenden Gemeinden entlastet, da Lkws die Autobahn nicht mehr verlassen müssen, um einen geeigneten Rastplatz zu finden.

3.3 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung

3.3.1 Raumordnung, Landesplanung

Die Baumaßnahme erstreckt sich vorwiegend auf vorbelastete bzw. bereits beanspruchte Flächen; bestehende Verkehrsflächen und Anlagen werden weiterhin genutzt. Der bestandsorientierte Ausbau der TR-Anlage Vaterstetten Ost trägt insofern den Zielen und Grundsätzen im Landesentwicklungsprogramm Bayern vom 08.08.2006 (LEP) Rechnung. Gemäß LEP B V 1.1.6 sollen u.a. beim Ausbau von Verkehrswegen und bei der Verkehrsbedienung insbesondere Aspekte des Naturschutzes und der Landschaftspflege beachtet werden. Der Flächenverbrauch durch den Verkehrsausbau soll möglichst gering gehalten werden.

Das Bauvorhaben widerspricht nicht den Zielsetzungen des Regionalplans München (RPM). Die Erweiterung der Tank- und Rastanlage Vaterstetten tangiert den Regionalen Grünzug „Ebersberger Forst-Messestadt Riem“. Die A 99 und das Bauvorhaben liegen im Randbereich des Regionalen Grünzuges. Die regionalen Grünzüge sind laut RPM ausdrücklich nicht flächenscharf abgegrenzt. Planungen und Maßnahmen in regionalen Grünzügen sollen im Einzelfall möglich sein, soweit die für den jeweiligen regionalen Grünzug typischen Funktionen nicht entgegenstehen (RP 14 B II Z 4.2.2). Nach dem Regionalplan München stellt der regionale Grünzug hier eine bedeutende Frischlufttransport- bzw. Luftaustauschbahn dar. Insbesondere bei austauscharmen Hochdruckwetterlagen kann aus dem östlich

gelegenen Frischluftproduktions- und Kaltluftentstehungsgebiet Ebersberger Forst Frischluft in westliche Richtung weit in das Oberzentrum München hineintransportiert werden und zur Durchlüftung der verdichteten Siedlungsbereiche beitragen. Die Funktion des regionalen Grünzugs steht den bereits bestehenden Siedlungseinheiten innerhalb des regionalen Grünzugs (z.B. Ottendichl, Salmdorf) nicht entgegen. Eine funktionsgerechte Entwicklung dieser Orte bleibt gewährleistet (vgl. RP 14 Anhang zu Kapitel II Zu Z 4.2.2 Regionale Grünzüge). Im Abschnitt Ebersberger Forst-Salmdorf umfasst der Grünzug folgende Funktionen bzw. Begründungselemente (vgl. RP 14 Anhang zu Kapitel II Zu Z 4.2.2 Regionale Grünzüge):

- großräumige Siedlungsgliederung i.S. einer Freiraumsicherung zwischen den Entwicklungsachsen entlang der S-Bahnen
- Vernetzung dieses regionalen Grünzugs mit dem südlich gelegenen regionalen Grünzug „Höhenkirchener Forst/Truderinger Wald“ zwischen Haar und Vaterstetten (Engstelle unter 200 m) mit Siedlungsgliederungsfunktion
- Erholungsvorsorge mit der Zweckbestimmung der Verfügbarkeit und Nutzbarkeit siedlungsnaher und landschaftlich geprägter Bereiche für die Naherholung für angrenzende Siedlungsschwerpunkt
- neben überwiegend landwirtschaftlich genutzten Freiflächen auch Ausweisung von Wald als Bannwaldgebiete sowie Darstellung im Wald funktionsplan als Wald mit besonderer Bedeutung für den Klimaschutz

Aufgrund der Lage und Größe des Planungsgebietes sowie der Höhenentwicklung der baulichen Anlagen ist - analog zu den bereits im regionalen Grünzug vorhandenen Siedlungseinheiten - eine Einschränkung des Frischlufttransportes aus dem Ebersberger Forst nach Westen nicht zu besorgen. Auch die großräumige Siedlungsgliederung wird durch die Situierung unmittelbar an der Autobahn nicht beeinträchtigt. Die Vernetzung dieses regionalen Grünzugs mit dem südlich gelegenen regionalen Grünzug ist weiterhin gewährleistet, da die im Regionalplan angesprochene Engstelle weiter südlich zwischen den Siedlungsgebieten von Haar und Vaterstetten liegt. Durch die Lage des Vorhabens zu den im Planungsgebiet vorhandenen Siedlungseinheiten (u.a. Weißenfeld, Hergolding) und zu den angrenzenden Siedlungsschwerpunkten Vaterstetten und Haar werden auch die Belange der Naherholung nicht negativ berührt. Wald bzw. Bannwald werden durch das Vorhaben nicht unmittelbar beansprucht. In den Zielvorgaben B II des Regionalplans steht, dass Regionale Grünzüge insbesondere dort notwendig sind, „wo ein erheblicher Siedlungsdruck zu verzeichnen ist“. Auf den für das Vorhaben beanspruchten autobahnnahen Ackerflächen besteht jedoch kein Siedlungsdruck. Die Erweiterung der Tank- und Rastanlage Vaterstetten ist zudem eine überörtliche Straßenbaumaßnahme und dient einer reibungslosen und sicheren Verkehrsabwicklung i.S.d. der Zielvorgaben B V des Regionalplanes. In den Zielvorgaben des RPM zum Straßenverkehr (B V) steht zudem, dass „die Entflechtung des Fernverkehrs vom Regionalverkehr durch großräumige Fernstraßenverbindungen von besonderem regionalen Interesse ist“ und dass „der regionale und der überregionale Durchgangsverkehr möglichst weitgehend von den Hauptsiedlungsgebieten des Oberzentrums München, des möglichen Oberzentrums Freising, der Mittelzentren und der Siedlungsschwerpunkte ferngehalten werden soll“. Das setzt auch voraus, dass die Fernfahrer nicht gezwungen sind, die Autobahn auf der Suche nach Parkplätzen im nachgeordneten und damit siedlungsnahen Straßennetz zu verlassen. Das geplante Vorhaben dient diesem Ziel.

Die o.g. Planung steht daher den Funktionen des Regionalen Grünzugs nicht entgegen und kann mit den Erfordernissen der Raumordnung in Einklang gebracht werden. Aus Sicht der Höheren Landesplanungsbehörde bei der Regierung von Oberbayern besteht mit der Planung Einverständnis.

3.3.2 Planungsvarianten

Aufgrund des Bestands der TR-Anlage Vaterstetten Ost und der angrenzenden Bannwaldflächen drängt sich ein bestandsorientierter Ausbau der TR-Anlage auf. Sonstige Vorhabensalternativen sind nicht ersichtlich.

Wie aus den oben dargelegten Gründen bereits ersichtlich, wäre mit einem Verzicht („Nullvariante“) auf den Ausbau der TR-Anlage Vaterstetten Ost den Aufgaben aus der Straßenbaulast nicht genügt. Die betroffenen öffentlichen und privaten Belange wiegen nicht so schwer, dass diese „Nullvariante“ gewählt werden müsste.

3.3.3 Ausbaustandard

Die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens sowie der Folgemaßnahmen entspricht einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange. Die Überprüfung und Entscheidung orientiert sich hierbei an den „Vorläufigen Hinweisen zu den Richtlinien für Rastanlagen an Straßen bezüglich Autobahnrastanlagen (VHRR)“ Ausgabe 1999. Die dort dargestellten, verkehrsbezogenen Gesichtspunkte und straßenbaulichen Erfordernisse sind jedoch keine absoluten Maßstäbe. Sie spiegeln jedoch die allgemein anerkannten Regeln des Straßenbaus wider und geben somit wertvolle Anleitungen für die Straßenplanung. Die Erfordernisse sind auf den Einzelfall bezogen den sonstigen berührten Belangen gegenüber zu stellen. Die festgestellte Planung entspricht auch in dieser Hinsicht dem Verhältnismäßigkeitsgebot.

Im Einzelnen ergibt sich dies aus folgenden Überlegungen:

Der Ausbau der TR-Anlage Vaterstetten Ost erfolgt weitgehend bestandsorientiert. Eingriffe in das Grundeigentum, in Natur und Landschaft und in landwirtschaftliche Belange werden damit weitgehend reduziert.

Das Landratsamt Ebersberg, untere Naturschutzbehörde, und der Bund Naturschutz in Bayern e. V. haben im Verfahren die festgestellten Ausbaustufen 1 und 2 der TR-Anlage Vaterstetten-Ost nicht für zwingend erforderlich gehalten. Es genüge der Ausbau auf 130 PKW- und 79 LKW- Stellplätze in Relation zur TR-Anlage Vaterstetten-West mit 119 PKW- und 75 LKW-Stellplätzen. Durchgeführte Stichproben hätten ergeben, dass die LKW- Stellplätze in Richtung Süden, von 22.00 bis 6.00 Uhr wegen des nächtlichen LKW-Fahrverbots in Österreich um ca. 30 - 40 %, stärker frequentiert sind als die LKW-Stellplätze in Richtung Norden. Wir weisen diesen Einwand zurück. Der Ausbau der Verkehrsanlage ist aus Gründen der Verkehrssicherheit sowie des stetig steigenden Lkw-Verkehrsaufkommens mit allen Ausbaustufen erforderlich. Die starke Zunahme des Kraftfahrzeugverkehrs insbesondere des Lkw-Verkehrs und die ständige Überlastung der TR-Anlagen Vaterstetten Ost und West erfordern einen Ausbau beider Anlagen. Das Bauvorhaben ist insbesondere vor dem Hintergrund des weiter steigenden Lkw-Verkehrsaufkommens mit allen Ausbaustufen erforderlich. Die Unterteilung in Erweiterungsstufen erfolgt nur, um den Ausbau an die Bereitstellung von Haushaltsmitteln anpassen zu können. Wie verweisen insofern auf die Ausführungen unter C.3.2 und den im Verkehrsgutachten prognostizierten Lkw-Anteil am DTV im Jahr 2020 unter C.3.3.4.1.3. Einzelne Stichproben sind dagegen für die Ermittlung von Ausbaukapazitäten nicht relevant. Nach der Planänderung für die TR-Anlage Vaterstetten West vom September 2005 wurde die Anzahl der Lkw-Stellplätze von 75 auf 95 erhöht. Der Bedarf für die insgesamt 126 Lkw-Stellplätze in der TR-Anlage Vaterstetten Ost wurde mit dem vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) genehmigten Vorentwurf (Gesehen-Vermerk vom 31.01.2006) festgestellt. Die etwas geringere Zahl an Lkw-Stellplätzen auf der Westseite sind auf Zwangspunkte wie den Bannwald südlich der Lkw-Parkharfen und westlich der Pkw-Stellplätze, den Eglfinger-Weg auf der nordwestlichen Seite der Lkw-Parkharfen und auf die Berücksichtigung der geplanten, landesplanerisch positiv beurteilten – an die TR-Anlage angrenzende – „Parallelstraße“ zurückzuführen.

Soweit die Notwendigkeit des Bauvorhabens, insbesondere der Ausbaustufen 1 und 2, im Anhörungsverfahren durch den Bund Naturschutz in Bayern e. V. mit grundsätzlichen Argumenten in Zweifel gezogen wurde, geht es zudem vorrangig um Verkehrspolitik und das Argument, dass neue Verkehrsanlagen zusätzlichen Verkehr anziehen. Alternative Verkehrskonzepte wie eine Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene (Kombiverkehr), insbesondere im Zuge des bereits begonnenen Brenner-Bahntunnels, sollten stattdessen gefördert werden. Diese Einwendungen verkennen den Charakter des Planfeststellungsverfahrens als gesetzlich geregeltes Verfahren zur Beurteilung der Zulässigkeit einer konkreten Einzelmaßnahme (hier: Straßenbaumaßnahme). Innerhalb dieses Verfahrens kann keine Grundsatzdiskussion über die Verkehrspolitik geführt werden. Es sind vielmehr die gesetzlichen Bindungen und die Aufteilung der Gewalten (Art. 20 GG) zu beachten. Unabhängig davon zeigen die Szenarien aus der Verkehrsprognose 2015 für die Bundesverkehrswegeplanung im Auftrag des BMVBS vom April 2001, dass das Wachstum des Transportmarktes weiterhin überwiegend im Straßenverkehr stattfinden wird.

Die von der Gemeinde Vaterstetten geforderte bituminöse Befestigung des öffentlichen Feld- und Waldweges zwischen der Tank- und Rastanlage und der Kreisstraße EBE 17 (Vaterstetten - Weißenfeld) hat der Vorhabensträger im Verfahren zugesichert. Der Verbindungsweg dient dem Anlieger-, Personal- und Lieferverkehr und darüber hinaus auch den Einsatzfahrzeugen im Rahmen des Katastrophenschutzes. Die bituminöse Befestigung ist für Einsatzfahrzeuge daher sinnvoll und erforderlich.

Die Anregung der Gemeinde Vaterstetten, die sanitären Anlagen entsprechend der Parkplatzerweiterung zu erweitern, ist nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Der Vorhabensträger hat zugesichert, zuerst die weitere Entwicklung während des Betriebs abzuwarten und dann ggf. über den Bedarf erneut zu entscheiden.

3.3.4 Immissionsschutz/Bodenschutz

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes sowie den Belangen der Luftreinhaltung und des Bodenschutzes vereinbar. Die Planung stellt sicher, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche oder nachteilige Wirkungen infolge von Luftschadstoffbelastungen ohne Ausgleich verbleiben (§§ 41, 42 BImSchG; Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG).

Es wurde darauf geachtet, dass keine vermeidbare Immissionsbelastung entsteht (§ 50 BImSchG). Durch eine Änderung der Planung, den Verzicht auf Teile der Maßnahme oder die Verlegung bestimmter Teile kann der Immissionsschutz nicht weiter verbessert werden, wie im Einzelnen nachfolgend dargelegt wird.

3.3.4.1 Lärmschutz

Der Schutz der Anlieger vor Verkehrslärm erfolgt beim Straßenbau nach den verschiedenen, in dieser Reihenfolge zu beachtenden Stufen:

Nach § 50 BImSchG ist bereits bei der Planung von Verkehrswegen darauf zu achten, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärm auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich unterbleiben. Dies gilt zunächst unabhängig von der Festlegung des Lärmschutzes nach der 16. BImSchV.

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen ist darüber hinaus sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (vgl. §§ 41 ff. BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV).

Wenn den vorgenannten Anforderungen nicht durch eine entsprechende Planung oder technische Vorkehrungen Rechnung getragen werden kann, hat der Betroffene gegen den Vorhabensträger einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld (§ 42 Abs. 1 und 2 BImSchG bzw. Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG).

3.3.4.1.1 § 50 BImSchG - Trassierung, Gradiente usw.

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist der planfestgestellte Ausbau der TR-Anlage und sonstige Gestaltung hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG die vernünftigste Lösung. Das Optimierungsgebot dieser Vorschrift ist gewahrt.

3.3.4.1.2 Rechtsgrundlagen

Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärmimmissionen ist auf der Grundlage von § 41 BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV vorzunehmen.

Daran hat auch die Verordnung über die Lärmkartierung - 34. BImSchV - zur Umsetzung der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25.06.2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm nichts geändert. Die 34. BImSchV ist für den Schutz der Anlieger vor Verkehrslärm beim Straßenbau nicht anwendbar. Die Verordnung gilt als Instrument der Lärminderungsplanung für die Kartierung von Umgebungslärm, also belästigender oder gesundheitsschädlicher Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen aufgrund verschiedenster Lärmquellen verursacht werden. Die Gemeinden werden danach zur Ausarbeitung von Lärmkarten bis zum 30.06.2007 nach § 47c BImSchG und zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen nach § 47d BImSchG bis zum 18.07.2008 verpflichtet. Sie ist damit weder auf den Vorhabensträger noch allein auf den durch die Baumaßnahme ausgelösten Verkehrslärm zum Schutz der Anlieger gerichtet. Auch eine Berücksichtigung von gemeindlichen Lärminderungsplänen als ein zu berücksichtigender Belang kommt mangels Bestehen eines solchen nicht in Betracht.

In § 3 der 16. BImSchV ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Straßen nach Anlage 1 der Verordnung, den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - RLS-90" zu erfolgen. Die Beurteilungspegel, die als Grundlage für die Entscheidung heranzuziehen waren, wurden nach dieser Berechnungsmethode ermittelt.

Besondere Verhältnisse, die ein Abweichen von diesen Regeln rechtfertigen könnten, liegen nicht vor. Die 16. BImSchV ist gemäß §§ 41 - 43 BImSchG die gesetzliche Beurteilungsvorschrift für gewidmete Fernstraßen und Autobahnen einschließlich deren Nebenanlagen nach § 1 Abs. 4 Nrn. 4 und 5, § 15 Abs. 1 FStrG. Sie findet daher Anwendung auf alle gewidmeten Autobahnflächen einschließlich der Autobahnparkplätze. Nebenbetriebe an den Bundesautobahnen, insbesondere Tank- und Rastanlagen, dienen den Belangen der Verkehrsteilnehmer, da sie im Interesse der Schnelligkeit und Leichtigkeit des Autobahnverkehrs Gelegenheit zum Tanken und Rasten ohne Verlassen der Autobahn bieten. Die Erhaltung eines Netzes von Nebenbetrieben liegt als öffentliche Aufgabe im Interesse der Allgemeinheit. Diese Nebenbetriebe sind somit der jeweiligen Autobahn zugeordnet. Sie werden im Wesentlichen nur von solchen Fahrzeugen angefahren, die ohnehin auf der Autobahn unterwegs sind. Soweit tatsächlich ein durch eine Autobahntankstelle als solche ausgelöster Verkehr stattfindet, fällt dieser zumindest in Bezug auf die Lärmimmissionen nicht ins Gewicht. Die Lärmcharakteristik ist typischerweise nicht von einzelnen Verkehrseignissen oder einem zeitlich engem Zusammenhang vieler Verkehrseignisse geprägt, sondern von einem ständigen Kommen und Gehen, was im Ergebnis der Lärmkulisse des fließenden Autobahnverkehrs sehr nahe kommt.

Der Beurteilungspegel bezieht sich auf die zu bauende oder zu ändernde Straße. Es ist also kein Summenpegel aus allen Lärmeinwirkungen zu bilden (BVerwG vom 21.03.1996, NVwZ 1996, 1003).

Nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen sicherzustellen, dass zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen der Beurteilungspegel einen der nachfolgenden Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet:

- a) an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen am Tag 57 dB(A) und in der Nacht 47 dB(A)
- b) in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten am Tag 59 dB(A) und in der Nacht 49 dB(A)
- c) in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten am Tag 64 dB(A) und in der Nacht 54 dB(A)
- d) in Gewerbegebieten am Tag 69 dB(A) und in der Nacht 59 dB(A).

Die Art der in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV bezeichneten Anlagen und Gebiete ergibt sich aus der Festsetzung in den Bebauungsplänen. Sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Anlagen und Gebiete, sowie Anlagen und Gebiete für die keine Festsetzungen bestehen, sind nach Abs. 1, bauliche Anlagen im Außenbereich nach den Buchstaben a), c) und d) dieser Tabelle entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit zu beurteilen.

Die Grenzwerte legen fest, welches Maß an schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche zum Schutze der Betroffenen im Regelfall nicht überschritten werden darf.

Diese Belastungsgrenzwerte sind zwar nicht unumstritten, jedoch verbindlich.

3.3.4.1.3 Lärmberechnung

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärmbelastung ist die Verkehrsprognose. Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der Lkw-Anteil wurden vom Straßenbaulasträger mit der der Planung zugrundeliegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) berechnet. Der Lärmschutz ist auf die durchschnittliche Verkehrsbelastung und nicht auf Spitzenbelastungen ausulegen (BVerwG vom 21.03.1996, DVBl 1996, 916). Dies ist auch sinnvoll, denn es wäre unwirtschaftlich, Lärmschutzanlagen auf Spitzenbelastungen ausulegen, die nur gelegentlich auftreten. Die Anlage 1 zu § 3 Verkehrslärmschutz-VO hebt auf die der Planung zugrunde liegende durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke ab.

Messungen sind vom Gesetz weder für den Ist-Zustand noch für den Ausbauzustand vorgesehen. Die Immissionsberechnung auf der Grundlage der RLS-90 gewährleistet wirklichkeitsnahe (da auf der mathematischen Umsetzung konkreter Messungen beruhende), dem heutigen Stand der Berechnungstechnik entsprechende Beurteilungspegel und ist für die Betroffenen in der Regel günstiger als Messungen (Ullrich, DVBl 1985, 1159).

Die berechneten Beurteilungspegel gelten für leichten Wind vom Verkehrsweg zum Immissionsort und Temperaturinversion. Bei anderen Witterungsbedingungen und in Abständen von etwa über 100 m können deutlich niedrigere Schallpegel auftreten. Die berechneten Schallimmissionen liegen somit zugunsten der Betroffenen auf der sicheren Seite.

Die Prognose des Verkehrsgutachters Prof. Dr. Ing. Kurzak vom 16.09.2005, die eine Verkehrsmenge von 132.000 Kfz/24 h im Prognosejahr 2020 auf der A 99 zwischen dem Autobahnkreuz München-Ost und der Anschlussstelle Haar zugrunde legt, beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten. Der Lkw-Anteil bei dieser Verkehrsmenge wurde dabei mit 14,3 % bei Tag und mit 26 % bei Nacht bei einem berechneten Absolutwert von 15,5 % (= 20.489 Lkw/24h) angesetzt und liegt auf der sicheren Seite. Entgegen der Auffassung des Bund Naturschutzes in Bayern e. V. und eines Einwendungsführers weisen die Lärmuntersuchungen insofern keine Defizite und Unstimmigkeiten auf. Der nach neueren Datenauswertungen (Zählung der Dauerzählstelle 2004) erfasste LKW-Anteil von 14,7% (=Absolutwert 15.500 Lkw/24h) bezieht sich auf den DTV-Wert 2004 und nicht auf den DTV-Wert für das Prognosejahr 2020. Die schalltechnische Berechnung der Lärmpegel an den Immissionsorten erfolgte gemäß RLS 90 mit dem Programm CADNA. Sie ist vom Bayerischen Landesamt für Umwelt überprüft und bestätigt worden. Bei der

Lärmberechnung wurden die Lkw-spezifischen Geräusche pauschal gemäß RLS 90 mit einem Zuschlag von 10 dB(A) berücksichtigt. Aufgrund der Komplexität der schalltechnischen Berechnung halten wir es für ausreichend, wenn die Planunterlagen lediglich eine Ergebnistabelle enthalten. Der Erläuterungsbericht und die Unterlage 11.1 beinhalten die wesentlichen Ergebnisse der lärmtechnischen Berechnung. Die voraussehbaren Auswirkungen des Vorhabens auf das öffentliche Wohl und auf private Belange sind daraus erkennbar, dem Informationszweck wird in ausreichendem Maße Rechnung getragen. Die Überprüfung der Ergebnisse der schalltechnischen Berechnung wird bekanntlich durch den amtlichen Sachverständigen (Bayerisches Landesamt für Umwelt) sichergestellt. Bei der schalltechnischen Berechnung wurden auch die von der TR-Anlage Vaterstetten Ost ausgehenden Emissionen (Start- und Standlauf, Bremsvorgänge, Hupen, etc.) berücksichtigt. Diese gehen jedoch im Verkehrslärm der A 99 unter.

3.3.4.1.4 Ergebnis

Eine Überprüfung der Baumaßnahme anhand der 16. BImSchV bringt folgendes Ergebnis:

Bei der Baumaßnahme handelt es sich um den Ausbau einer bestehenden TR-Anlage. Dies ist ein erheblicher baulicher Eingriff i.S. der VLärmSchR 97, weil die Baumaßnahme in die bauliche Substanz und in die Funktion der A 99 als Verkehrsweg eingreifen. Zu beurteilen ist damit, ob eine wesentliche Änderung gemäß der 16. BImSchV vorliegt.

Eine wesentliche Änderung liegt nach § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV nur vor, wenn

- eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert wird; oder
- durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird. Die Änderung ist auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird; dies gilt nicht in Gewerbegebieten.

Westlich der TR-Anlage befindet sich eine Kleingartenanlage in einer Entfernung von rd. 350 m zur Autobahn (Immissionsorte „Kleingarten 1-5“). Die nächsten Wohngebiete befinden sich nordwestlich der TR-Anlage im Ortsteil Weißenfeld in der Gemeinde Vaterstetten in rd. 900 m Entfernung zur TR-Anlage Ost (Immissionsort „Pfarrer-Kastner-Weg 1“) bzw. südöstlich davon in ca. 1,3 km Entfernung (Immissionsort „Vaterstetten Dorfstraße“). Südwestlich der TR-Anlage liegt im Ortsteil Eglfing in der Gemeinde Haar das Bezirkskrankenhaus Haar in rd. 1,2 km Entfernung. Als Immissionsort wurde ein Einzelhaus im Außenbereich in einer Entfernung von rd. 700 m zum Bauvorhaben für die Lärmberechnung festgelegt („Vaterstettener Straße 86a“).

Nach dem Ergebnis der schalltechnischen Berechnungen kommt es im Bereich der Kleingartenanlage tags zu einer Erhöhung des Beurteilungspegels um 0,1 dB(A), jedoch nicht über 70 dB(A). Die Beurteilungspegel nachts sind nicht relevant, da die Anlage nicht zum Übernachten vorgesehen ist. Hinsichtlich der übrigen untersuchten Immissionsorte ist im Prognosejahr 2020 an den Anwesen Pfarrer-Kastner Weg 1 und Vaterstettener Straße 86a nicht mit einer Erhöhung des Beurteilungspegels zu rechnen. Der Beurteilungspegel in der Dorfstraße erhöht sich dagegen nachts geringfügig um 0,1 dB(A), jedoch nicht über 60 dB(A).

Bei der planfestgestellten Baumaßnahme handelt es sich damit nicht um eine wesentliche Änderung im Sinne von § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV. Der Beurteilungspegel des von der ausgebauten TR-Anlage Vaterstetten Ost ausgehenden Verkehrslärms wird nicht um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens

70 dB(A) tags oder auf mindestens 60 dB(A) nachts erhöht. Es ist auch keine weitere Erhöhung des Lärmpegels von mindestens 70 dB(A)/60 dB(A) (Tag/Nacht) zu befürchten. Ein Anspruch auf Schallschutz unter dem Gesichtspunkt der Lärmvorsorge besteht somit nicht. Das gilt auch für das Anwesen Eglfinger Weg 4. Auf das Ergebnis der lärmtechnischen Berechnungen (Unterlage 11.1) wird verwiesen. Das Bayerische Landesamt für Umwelt hat die vom Vorhabensträger vorgenommenen Lärmberechnungen überprüft und die Ergebnisse bestätigt. Wir weisen deswegen auch die Forderungen der Gemeinde Vaterstetten, des Bund Naturschutz in Bayern e. V. und eines Einwendungsführers zurück, dass aufgrund der vorherrschenden Windrichtung aus Südwesten zum Schutz des Ortsteils Weißenfeld Schallschutzmaßnahmen in Form von modellierten und bepflanzten Wällen um die Raststätte und die Ein- und Ausfahrtspuren auch unter der Berücksichtigung eines bevorstehenden 8-streifigen Ausbaus der A 99 bereits bei der Errichtung des 1. Bauabschnitts zwingend vorzusehen wären. Wie oben ausgeführt kommt es nur zu geringfügigen Lärmsteigerungen für den Ortsteil Weißenfeld, daher sind Lärmschutzmaßnahmen um die Tank- und Rastanlage nicht erforderlich. Für den geplanten 8-streifigen Ausbau der A 99 vom AK München-Nord bis zur Anschlussstelle Haar liegt der Vorentwurf vor. Nach Angaben der Autobahndirektion Südbayern wird darin voraussichtlich für die Fahrbahn in Richtung Nürnberg eine 10 m hohe Wall-Wand-Kombination berücksichtigt sein. Sie beginnt am AK München-Ost und endet bei km 39,430. Eine Lärmschutzmaßnahme im Bereich der Tank- und Rastanlage ist aber beim geplanten 8-streifigen Ausbau der A 99 derzeit nicht vorgesehen und auch nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

3.3.4.2 Schadstoffbelastung

3.3.4.2.1 Allgemeines

Nach § 50 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete möglichst zu vermeiden. Dieser Gesichtspunkt ist bei der Planung zum Ausbau der TR-Anlage Vaterstetten West auch hinsichtlich der Schadstoffbelastung beachtet.

Schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des BImSchG sind Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen (§ 3 BImSchG). Normierte Werte, die bei der Straßenplanfeststellung zwingend zu beachten sind, existieren hinsichtlich der Luftschadstoffbelastung nicht. Das BImSchG ist gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 4 für den Bau öffentlicher Straßen nach Maßgabe der §§ 41 bis 43 anzuwenden. Diese Vorschriften enthalten jedoch nur Regelungen zur Vermeidung schädlicher Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche, nicht durch verkehrsbedingte Luftschadstoffe. Die auf der Grundlage von § 48a Abs. 1 und 3 BImSchG beruhende novellierte 22. BImSchV gilt für Straßenbaumaßnahmen daher nicht unmittelbar. In dieser Richtlinie wurden die aufgrund der europäischen Luftqualitätsrahmenrichtlinie (96/62/EG) beschlossenen Tochterrichtlinien 1999/30/EG vom 22.04.1999 über Grenzwerte für Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid und Stickstoffoxide, Partikel und Blei in der Luft und 2000/69/EG vom 16.11.2000 über Grenzwerte für Benzol und Kohlenmonoxid in der Luft in deutsches Recht umgesetzt. Da dem Staat aus dem Grundrecht des Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG eine Schutzpflicht obliegt, nach der er durch den Bau oder die wesentliche Änderung eines öffentlichen Verkehrsweges keine Gesundheitsgefährdung verursachen darf, sind die Regelungen des BImSchG zur Schadstoffbelastung der Luft aber mittelbar auch auf den Bau von Straßen anzuwenden. Die in der 22. BImSchV festgelegten Grenzwerte werden deshalb neben der TA-Luft zur Orientierung bei der Einschätzung verkehrsbedingter Luftverunreinigungen herangezogen.

Die Einhaltung dieser Grenzwerte ist daher im Sinne des vorbeugenden Gesundheitsschutzes zu verfolgen. Ob dafür Auflagen nach Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG gegen den Vorhabensträger einer Straßenbaumaßnahme erforderlich und zielführend sind, muss im Fall der Grenzwertüberschreitung im Einzelfall gesondert geprüft werden. Die 22. BImSchV selbst sieht als Maßnahmen zur Einhaltung der Grenzwerte die Aufstellung von Luftreinhalteplänen und Aktionsplänen durch die zuständigen Behörden vor. Diese Aufgabe richtet sich nicht unmittelbar an die Straßenbaubehörden, sondern in Bayern an das zuständige Bayerische Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen (Art. 8 BayImSchG)

3.3.4.2.2 Prüfung der Schadstoffbelastung

Nach einer Abschätzung der zu erwartenden verkehrsbedingten Immissionen durch das Bayerische Landesamt für Umwelt sind Belastungen oder Einwirkungen, welche die Grenzwerte der 22. BImSchV für Stickstoffdioxid, Kohlenmonoxid und Benzol überschreiten, nicht zu erwarten. Durch den Ausbau der TR-Anlage wird kein Anstieg der Verkehrsbelastung auf der A 99 verursacht. Auch bei einem Ansatz eines erhöhten Schadstoffausstoßes durch parkende und anfahrende Fahrzeuge ist eine Erhöhung der Schadstoffkonzentration wegen der im Vergleich zu den Fahrbewegungen auf der A 99 geringen Anzahl von Fahrbewegungen auf der TR-Anlage nicht zu erwarten.

3.3.4.2.3 Ergebnis

Das Vorhaben ist nach alledem mit den Belangen der Luftreinhaltung zu vereinbaren. Diese Feststellung gilt sowohl im Hinblick auf den Maßstab des § 50 BImSchG als auch unter Beachtung der Regelungen des Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG.

3.3.4.3 Bodenschutz

Die Belastung des Bodens durch den Eintrag von Stoffen aus dem Verkehr und die Belastung durch die Bauarbeiten und die Herstellung und Unterhaltung der Anlage kann nach BBodSchG zugelassen werden.

Das dargestellte öffentliche Interesse an der Durchführung des Vorhabens (Nutzungsfunktion im Sinne des § 2 Abs. 2 Nr. 3d BBodSchG) rechtfertigt hier die Nachteile für die anderen Funktionen des Bodens. Die Bodenfunktionen sind grundsätzlich gleichrangig.

3.3.5 Naturschutz- und Landschaftspflege

3.3.5.1 Vorbemerkung

Bei der Erfüllung seiner Aufgaben hat der Straßenbaulastträger die Belange des Umweltschutzes zu beachten (§ 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG). Bei der Planfeststellung nach § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG ist die Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Für Natur und Landschaft werden diese Belange konkretisiert durch die in Art. 1 BayNatSchG und §§ 1 und 2 des BNatSchG enthaltenen Ziele und Grundsätze des Naturschutzes, der Landschaftspflege und des Schutzes von Lebensräumen. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen sind untereinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen. Mit Grund und Boden ist sparsam umzugehen. Bodenversiegelungen sind auf das notwendige Maß zu begrenzen (siehe z. B. § 1a BauGB und § 1 BBodSchG).

Das betroffene Gebiet und die Beeinträchtigungen sind in den Planunterlagen 12.1 T bis 12.3 T beschrieben. Das Vorhaben muss aber nicht wegen der im Naturschutzrecht genannten Grundsätze und Ziele unterlassen werden, denn die für das Straßenbauvorhaben sprechenden Belange überwiegen. Den Naturschutzbelangen steht nach der Rechtslage kein Vorrang zu (BVerwG, NuR 1996, 522); sie haben aber besonderes Gewicht (BVerwG, NVwZ 1991, 364) im Rahmen des Interessenausgleichs. Bei Zielkonflikten sind die Ansprüche von Natur und Landschaft aber nicht dominierend (BVerwG vom 07.03.1997, UPR 1997, 329).

Die landschaftspflegerische Begleitplanung gibt Aufschluss über den Bestand an Natur, Landschaft, Lebensräumen, Arten usw. und zeigt die Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht werden. Diese Beeinträchtigungen lassen sich weder durch eine Variante noch durch zumutbaren Aufwand weiter verringern. Die Minimierungsmaßnahmen sind in der Unterlage 12.1 T und unter C.2.5.9 dieses Beschlusses beschrieben. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte und aller maßgeblichen anderen Belange wird das Vorhaben deshalb so, wie es beantragt wurde, für zulässig gehalten bzw. eine andere Lösung nicht für zumutbar angesehen.

3.3.5.2 Verbote/Öffentlicher Belang

Striktes Recht (z. B. Art. 13c Abs. 2 oder Art. 13d Abs. 1 BayNatSchG) steht dem Vorhaben nicht entgegen.

Die Planfeststellungsbehörde lässt aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls und mangels Alternativen die Ausnahme nach Art. 49 BayNatSchG vom Verbot für die Überbauung/Beseitigung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan angegebenen Hecken, Feldgehölzen o. ä. gemäß Art. 13e BayNatSchG zu. Die Gründe ergeben sich aus den vorstehenden Erläuterungen zur Notwendigkeit der Planlösung. Nach der zum 01.08.2005 in Kraft getretenen Änderung des BayNatSchG ist durch die Verweisung in Art. 13e Abs. 3 BayNatSchG klargelegt, dass die Entscheidung über die Ausnahme von den Verboten des Art. 13e Abs. 1 BayNatSchG nicht anders zu behandeln ist, als die Ausnahme von den Verboten des Art. 13d BayNatSchG. Sie ist ebenfalls von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses erfasst. Ein gesonderter Ausspruch im Tenor des Planfeststellungsbeschlusses ist daher nicht mehr erforderlich.

Das europäische und nationale Artenschutzrecht erweist sich im Ergebnis für das Bauvorhaben ebenfalls nicht als rechtliches Hindernis. Nach § 62 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG wird in diesem Planfeststellungsbeschluss von den Verboten des § 42 Abs. 1 Nr. 1 und 3 BNatSchG und der Art. 12, 13 FFH-RL und Art. 5 V-RL für die nach Anhang IV der FFH-RL bzw. der V-RL geschützten Arten, die durch das planfestgestellte Vorhaben beeinträchtigt werden, im Rahmen der Konzentrationswirkung nach Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG eine Befreiung erteilt. Auf die speziellen Ausführungen zum Artenschutz unter C.3.3.5.4 wird verwiesen.

3.3.5.3 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

3.3.5.3.1 Eingriffsregelung

Nach den zwingenden gesetzlichen Bestimmungen des Art. 6a Abs. 1 BayNatSchG hat der Vorhabensträger, der Eingriffe in Natur und Landschaft vornimmt,

- vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen,
- unvermeidbare Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten und
- verbleibende erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege vorrangig auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder in sonstiger Weise zu kompensieren (Ersatzmaßnahmen), soweit es zur Verwirklichung der Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege erforderlich ist.

Gemäß Art. 6a Abs. 2 BayNatSchG ist die Maßnahme zu untersagen, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht im erforderlichen Maß in angemessener Frist auszugleichen oder in sonstiger Weise zu kompensieren sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft im Rang vorgehen. Werden als Folge eines Eingriffs Biotop zerstört, die für dort wildlebende Tiere und Pflanzen der streng geschützten Arten nicht ersetzbar sind, ist der Eingriff nur zulässig, wenn er aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses gerechtfertigt

ist. Sofern eine Art nach Anhang IV der Richtlinie 92/43 EWG betroffen ist, muss außerdem ein günstiger Erhaltungszustand der Populationen der Art in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet gewährleistet und es darf keine zumutbare Alternative vorhanden sein. Ist der Eingriff weder ausgleichbar noch in sonstiger Weise kompensierbar und gehen die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege nicht vor, kann vom Verursacher eine Ersatzzahlung verlangt werden (Art. 6a Abs. 3 BayNatSchG).

Dieses Entscheidungsprogramm des BNatSchG bzw. BayNatSchG steht selbständig neben den fachplanungsrechtlichen Zulassungsregeln (BVerwGE 85, 348, 357). Die Prüfungsstufen sind einzuhalten.

Für Vorhaben, die den Naturgenuss erheblich beeinträchtigen oder den Zugang zur freien Natur ausschließen oder erheblich beeinträchtigen, gelten die Regelungen für Eingriffe entsprechend (Art. 6 Abs. 4 BayNatSchG).

3.3.5.3.2 Vermeidbarkeit/Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565) stellt das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft bei Eingriffen (also Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen, die die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen können) zu unterlassen (§ 19 Abs. 1 BNatSchG, Art. 6a Abs. 1 Satz 1 1. HS. und Satz 3 BayNatSchG), striktes Recht dar. Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot also zu beachten, wobei jedoch der Begriff der Vermeidbarkeit nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinn zu verstehen ist, sondern der rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung der Eingriffsregelung bedarf. Als vermeidbar ist nach BNatSchG im Ergebnis eine Beeinträchtigung anzusehen, wenn das erforderliche Vorhaben an der vorgesehenen Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz verwirklicht werden kann. Das Vermeidungsgebot verlangt also nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern die Vermeidung zu erwartender Beeinträchtigungen. Es gehört zur sog. Folgebewältigung.

Nach Art. 6a Abs. 1 Satz 3 BayNatSchG ist eine Beeinträchtigung auch vermeidbar, wenn das mit dem Eingriff verfolgte Ziel auf andere zumutbare, die Natur und Umwelt schonendere Weise erreicht werden kann (Ausführungsvariante). Dies ist hier – wie bereits unter C.2.3 ausgeführt wurde – nicht möglich. Der Ausbau der Verkehrsanlage ist aus Gründen der Verkehrssicherheit sowohl aktuell als auch aufgrund der künftigen Verkehrsentwicklung, insbesondere vor dem Hintergrund des weiter steigenden Lkw-Verkehrsaufkommens, mit allen Ausbaustufen erforderlich.

Die Planung entspricht diesem strikten naturschutzrechtlichen Gebot. Insoweit wird auf die vorgesehenen Maßnahmen im Textteil des landschaftspflegerischen Begleitplans (Unterlage 12.1 T) und die Unterlage 16 T verwiesen. Hierauf wird Bezug genommen. Die Vermeidung von Beeinträchtigungen umfasst Minimierungs-, Gestaltungs- und Schutzmaßnahmen (Unterlage 12.1 T), die bereits im Rahmen der UVP (C.2.5.9) dargestellt wurden.

3.3.5.3.3 Ausgleichsmaßnahmen

Wie in den 12.1 T und 12.3 T dargestellt ist, verbleiben insbesondere folgende Beeinträchtigungen, die sich auf den Kompensationsbedarf auswirken:

Die Arten- und Biotopausstattung folgender Lebensräume wird durch Flächen- und Funktionsverluste unmittelbar und durch Immissionen mittelbar beeinträchtigt:

- Lebensräume mit geringer ökologischer Bedeutung: Hecken und Baumbestände im Randbereich der bestehenden TR-Anlage (Konfliktbereich 2)
- Lebensräume mit untergeordneter ökologischer Bedeutung: intensiv genutzte Ackerflächen und Gehölzbestände (Konfliktbereich 1) und Freiflächen innerhalb der bestehenden TR-Anlage (Konfliktbereiche 1 und 2)

Das landschaftliche Funktionsgefüge ist lediglich durch eine Verstärkung bereits bestehender Zerschneidungseffekte beeinträchtigt.

Landschaftsbild und Erholung und Naturgenuss werden beeinträchtigt durch den Verlust von Gehölzstrukturen mit Bedeutung für das Landschafts- und Straßenbild (Konfliktbereich 2) sowie durch Verstärkung der technischen Überprägung der Landschaft aufgrund der Vergrößerung der Anlage (Konfliktbereich 1).

Die Beeinträchtigung der Naturgüter Boden, Wasser, Klima und Luft erfolgt durch die Versiegelung von Flächen für Fahrbahnen, Parkplätze, Seitenwege mit wassergebundener Decke oder mit Folie abgedichteter Abscheide- und Absetzbecken). Bodenfunktionen (Lebensraum für Bodentiere, Lebensgrundlagen für Vegetation, Ausgleichskörper für Wasserkreislauf, Filter, Puffer, Transformation von Schadstoffen) gehen dadurch verloren. Durch die Versiegelung von Böden wird der natürliche Aufbau des Bodens und seiner Ertragsfähigkeit zerstört und die Wasserversickerung und -filterung unterbunden. Im Einzelnen sind folgende Konfliktbereiche zu nennen:

- Versiegelung von Flächen mit Gehölzbestand (Konfliktbereich 2)
- Versiegelung landwirtschaftlich intensiv genutzter Flächen und ihrer Säume (Konfliktbereich 1)
- Versiegelung von Freiflächen im Innen- und Randbereich der bestehenden TR-Anlage (Konfliktbereich 2)

Nach § 19 Abs. 2 S. 1, 1. Alt. BNatSchG bzw. Art. 6a Abs. 1 Satz 1, 2. Alt. BayNatSchG sind die Beeinträchtigungen vorrangig auszugleichen. Die Pflicht zu möglichen Ausgleichsmaßnahmen ist nach der Rechtsprechung des BVerwG (Urteil vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565 und Urteil vom 01.09.1997, NuR 1998, 41) ist striktes Recht, also einer Abwägung nicht zugänglich. Sofern Ausgleichsmaßnahmen nicht möglich oder unverhältnismäßig sind, sind die Beeinträchtigungen in sonstiger Weise zu kompensieren, also Ersatzmaßnahmen vorzusehen. Eine Abwägung findet naturschutzrechtlich erst im Rahmen des Art. 6a Abs. 2 BayNatSchG (spezifisch naturschutzrechtliche Abwägung) statt. Bei dieser ist zu beachten, dass Art. 6a Abs. 2 Satz 2 BayNatSchG bei Zerstörung von Biotopen, die für die dort wild lebende Tiere und Pflanzen der streng geschützten Arten nicht ersetzbar sind, "zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses" für die Zulässigkeit des Vorhabens verlangt. Bei der Betroffenheit von Arten nach Anhang IV der FFH-RL werden strengere Voraussetzungen gefordert. Davon zu unterscheiden ist die planerische Abwägung, bei der es darum geht, die Bedeutung der Belange gegenüberzustellen und die Auswahl unter mehreren verhältnismäßigen und geeigneten Maßnahmen so vorzunehmen, dass die öffentlichen Belange und die der Eigentümer oder Dritter möglichst gering betroffen werden (Übermaßverbot).

Auf der Basis der zwischen den Bayerischen Staatsministerien des Innern und für Landesentwicklung und Umweltfragen vereinbarten Grundsätze vom 21.06.1993 sind Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen. Für die Ermittlung des Ausgleichsflächenbedarfs sind dabei maßgebliche Gesichtspunkte die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf die Arten- und Biotopausstattung im betroffenen Raum unter Einbeziehung der dadurch bedingten Unterbrechungen bzw. Störungen aller Wechselbeziehungen auf das Funktionsgefüge der Natur, auf das Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss und auf Boden, Wasser, Klima und Luft. Untersuchungsraum, -inhalt, -methode und -schwerpunkte wurden zutreffend im LBP festgelegt. Auch von der Rechtsprechung wird diese Vorgehensweise nicht beanstandet, da weder Bun-

desrecht noch bayerisches Landesrecht die Anwendung bestimmter näher definierter Maßstäbe vorschreiben (BVerwG, Urteil v. 01.11.2001, Az.: 4 A 13.99).

Das Landratsamt Ebersberg, untere Naturschutzbehörde, hat der Anwendbarkeit der „Grundsätze für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und 6a BayNatSchG bei staatlichen Straßenbauvorhaben“ ebenso wie der Bund Naturschutz in Bayern e. V nicht zugestimmt und eine Aktualisierung der im landschaftspflegerischen Begleitplan festgestellten Eingriffs-/Ausgleichsflächenbilanz mit einem Kompensationsfaktor von 0,3 durch Anwendung des amtlichen Leitfadens zur „Eingriffsregelung in der Bauleitplanung“ vom Januar 2003 gefordert.

Wir weisen diese Forderung zurück. Die Gemeinsamen „Grundsätze“ der beiden Staatsministerien sind ein landeseinheitlich eingeführtes, standardisiertes Bewertungsverfahren zur Quantifizierung und Bilanzierung von Eingriff und Kompensation bei staatlichen Straßenbauvorhaben und weiterhin gültig und für alle staatlichen Behörden verbindlich. Da die Verkehrsanlage Vaterstetten Ost Bestandteil einer Bundesfernstraße nach § 1 Abs. 4 Nr. 5 FStrG ist, sind diese Grundsätze auch auf die Erweiterung der TR-Anlage anwendbar. Der vom Landratsamt Ebersberg angeführte Leitfaden betrifft dagegen Vorhaben in der Bauleitplanung und ist für staatliche Straßenbauvorhaben nicht einschlägig.

Der Vorhabensträger hat sich auf Forderung der höheren Naturschutzbehörde aber bereit erklärt, die innerhalb der Tank- und Rastanlage liegenden Grünflächen ebenfalls als Eingriffsfläche (Versiegelung) zu bewerten. Bei Anwendung der Grundsätze ergibt sich dann ein Ausgleichsflächenbedarf von 1,104 ha. Im Übrigen verweisen wir zur Ermittlung des Ausgleichsflächenbedarfs auf die Unterlage 12.1 T und 14.1 T.

Beim Ausgleich handelt es sich um keinen exakten naturwissenschaftlichen Begriff. Er zielt auf Folgenbeseitigung, aber eher im Sinne von Kompensation als im Sinne von Restitution. Er hat möglichst gleichartig zu erfolgen, soweit es um die ökologischen Funktionen geht. Bei der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes genügt die landschaftsgerechte Neugestaltung. Ersatz hingegen ist die möglichst ähnliche, in jedem Fall aber gleichwertige Kompensation. Diese erfolgt grundsätzlich im durch den Eingriff betroffenen Raum. Die Abgrenzung mag zum Teil schwierig sein.

Die Ausgleichbarkeit des Eingriffs wird anhand der ökologischen Bedeutung und Wiederherstellbarkeit der beeinträchtigten Lebensräume sowie anhand des funktionalen und räumlichen Zusammenhangs der Ausgleichsmaßnahmen mit den beeinträchtigten Strukturen beurteilt. Das Bauvorhaben betrifft vorwiegend Lebensräume mit untergeordneter oder geringer und in kleinem Umfang hoher ökologischer Bedeutung, die kurz- bis mittelfristig wiederhergestellt werden können. Die Verluste der randlichen Eingrünung und der Gehölzstrukturen innerhalb der bestehenden TR-Anlage werden im unmittelbaren Zusammenhang mit dem Eingriff durch Wiederherstellung im Rahmen der Gestaltungsmaßnahmen G 1, G 2 und G 4 minimiert. Verbleibende Funktionsverluste für den Naturhaushalt sind aufgrund der hohen Vorbelastung durch den Rastanlagenbetrieb und die Autobahn und der damit verbundenen geringen Wertigkeit als Lebensraum von untergeordneter Bedeutung. Zusätzliche Beeinträchtigungen des landschaftlichen Funktionsgefüges (Trenn- und zusätzliche Barrierewirkung) sind aufgrund der Vorbelastungen durch den Rastanlagenbetrieb und die Autobahn bei diesem Vorhaben nicht zu erwarten. Vorübergehende Beeinträchtigungen für das Landschaftsbild und die Erholungseignung ergeben sich durch den Verlust der inneren und randlichen Eingrünung. Die Vergrößerung der Anlage bewirkt eine dauerhafte Verstärkung der anlage- und betriebsbedingten technischen Überprägung (Verlust von Flächen, Licht- und Lärmemissionen, Beeinträchtigung von Sichtbeziehungen durch parkende Lkw). Die beeinträchtigten Funktionen des Landschaftsbildes werden durch die vorgesehenen Gestaltungsmaßnahmen mittelfristig kompensiert. Verbleibende Beeinträchtigungen werden durch die Neugestaltung des Landschaftsbildes und die verbesserte Abschirmung im Zuge der Ausgleichsmaßnahme A 1 ausgeglichen. Die Beeinträchtigungen der Schutzgüter Boden, Wasser, Luft und Klima durch die Versiegelung von landwirtschaftlichen Flächen und Straßennebenflächen werden durch die vorgesehenen landschaftspflegerischen Ges-

taltungsmaßnahmen kompensiert. Verbleibende Beeinträchtigungen werden durch die Neuanlage von Biotopstrukturen im Rahmen der Ausgleichsmaßnahme A 1 „Laubwald mit Waldmantel und Saumstrukturen“ auf einer angrenzenden Fläche im engen räumlichen Zusammenhang zum Eingriff ausgeglichen.

Die Ausgleichsmaßnahme orientiert sich an einem planerischen Leitbild, das aus den Zielen des Regionalplans und anderen Fachplanungen (z.B. Flächennutzungsplan/

Landschaftsplan Gemeinde Vaterstetten) abgeleitet wurde. Das Ausgleichskonzept wurde aus den genannten räumlichen und fachlichen Zielsetzungen, der Konfliktsituation und dem zur Kompensation des Eingriffs erforderlichen Ausgleichsbedarf entwickelt. Es ergeben sich folgende fachliche Einzelziele:

- Wiederherstellung einer abwechslungsreich strukturierten Kulturlandschaft durch Umwandlung von intensiv bewirtschafteten Flächen in Laubwald mit Waldmantel und Saumstrukturen im Anschluss an planfestgestellte Ausgleichsflächen (Ausgleich für Eingriffe durch das Bauvorhaben TR-Anlage Vaterstetten West) und an den südlich und westlich angrenzenden Bannwald
- Anreicherung der ausgeräumten Ackerlandschaft durch Verstärkung des ökologisch und landschaftlich wirksamen Regionalen Grünzugen
- Verbesserung der klimaökologischen Gesamtsituation im Planungsraum und Stärkung der abiotischen Funktionen durch Neuanlage oder Optimierung vorhandener Wälder und Biotopstrukturen (Hecken) und durch die Umstellung auf Extensivflächen (Zurückführung des Nährstoffgehaltes auf ein für standorttypische Pflanzengesellschaften verträgliches Niveau)
- Neugestaltung und Belebung des Landschaftsbildes durch landschaftlich wirksame Gestaltungswälle und Pflanzungen in den Randbereichen der TR-Anlage und der Entwässerungsanlage, Bodenmodellierungen in einzelnen größeren Verkehrsinseln und Pflanzung von Einzelbäumen im Innenbereich der Verkehrsanlage und im Umgriff der Raststätte

Der Vorhabensträger hat in seiner ursprünglichen Planung als Ausgleichsmaßnahme A 1 die Anlage eines Verbundlebensraumes aus Offenland und Gehölzstrukturen südlich der TR-Anlage Ost vorgesehen. Das Landratsamt Ebersberg, untere Naturschutzbehörde, hat im Anhörungsverfahren gefordert, die geplante ökologischen Aufwertung der künftigen Ausgleichsfläche A 1 abzustimmen und statt der Offenhaltung eine ökologisch wirksame Laubholzaufforstung gemäß den Zielsetzungen des Regionalplanes München (RPM), des Waldfunktionsplanes und des Flächennutzungsplanes mit Landschaftsplan für den sehr waldarmen Norden des Landkreises Ebersberg zur Waldmehrung vorzusehen. Der Vorhabensträger hat daraufhin zur Entwicklung eines dem Waldmantel vorgelagerten Wildkraut- und Grassaumes mit dem Ziel, den regionalen Grünzug 10 zu verstärken, die strukturarme Agrarlandschaft anzureichern, Fortpflanzungslebensräume für besonders und streng geschützte Arten zu schaffen sowie in Ergänzung mit der Ausgleichsfläche der TR-Anlage Vaterstetten West die südlich und westlich angrenzenden, bestehenden Wälder zu stärken, in der 1. Tektur vom 30.04.2007 auf der Ausgleichsfläche A 1 (0,81 ha, Teilflächen der Fl. Nr. 2163 und 2334 der Gemarkung Parsdorf) folgende Maßnahmen vorgesehen.

- Neuschaffung eines Laubwaldes durch Pflanzung von Laubgehölzen (Arten der potentiellen natürlichen Vegetation) im Anschluss an vorhandene Waldbereiche im Süden bzw. an neu zu schaffende Gehölz- und Saumstrukturen im Westen
- Neuanlage einer Waldmantelvorpflanzung in standortheimischer Zusammensetzung im Hinblick auf eine möglichst große Strukturdiversität durch Pflanzung von Sträuchern östlich des Laubwaldes
- Entwicklung eines Wildkraut- und Grassaumes auf Sukzessionsstandorten durch Oberbodenabtrag im Anschluss an die östlich angrenzende

landwirtschaftliche Nutzfläche

- Vollständige Einzäunung der Fläche während der ersten fünf Jahre zum Schutz vor Wildverbiss
- Dauerhafte Einzäunung der Fläche nach Nordosten hin zum Schutz vor Betretung durch Besucher der TR-Anlage

Auf der aufgrund der Versiegelung der in der Tank- und Rastanlage liegenden Grünflächen notwendigen zusätzlichen Ausgleichsfläche auf Fl. Nr. 2334, Gemarkung Parsdorf, (ca. 3.000 m²) östlich der Ausgleichsfläche A 1 wird mit Zustimmung des Eigentümers der bestehende, intensiv genutzte Ackerstreifen in eine Buntbrache (Blühbrache) umgewandelt. Ziel ist es dabei, das Gebiet als Lebensraum für die am Boden brütende Feldlerche, aber auch für andere Feldvögel, Insekten und Kleinsäuger aufzuwerten. Dazu wird der Standort mit ein- und mehrjährigen, einheimischen Wildkräutern angesät (z. B. Kornblume, Schafgarbe, Wilde Möhre, Pastinak) und wechselweise in zwei Streifen alle zwei Jahre im Herbst gemäht. Der Brachestreifen wird nicht gedüngt und bleibt über den Winter stehen. Die überständigen, verholzten Pflanzenteile begünstigen dabei die Überwinterung vieler Kleintiere. Bei Bedarf wird nach dem Schnitt eine leichte Bodenbearbeitung durchgeführt, um die Pflanzenvielfalt zu fördern und einer Vergrasung entgegen zu wirken.

Zu den Einzelheiten, insbesondere was die genaue Lage der Maßnahmen betrifft, verweisen wir auf die Ausführungen in den Unterlagen 12.1 T, 12.4 T und 14.1 T.

Die vom Landratsamt Ebersberg geforderte Verschiebung der Versickerungsanlage (BWV lfd. Nr. 3.2) in Richtung Osten in Wald- bzw. Ausgleichsflächennähe zur Vermeidung zukünftiger Kollisionen mit dem Kraftfahrzeugverkehr bei Besiedelung durch Amphibien ist aus entwässerungstechnischen Gründen (Höhenverhältnisse) abzulehnen. Ferner dient das Entwässerungsbecken in erster Linie dem störungsfreien Betrieb der Verkehrsanlage sowie dem technischen Umweltschutz. Betriebsbedingt sind daher in regelmäßigen Abständen Zufahrten, Wartungsarbeiten und maschinelle Eingriffe in die Becken erforderlich, um deren Wirkungsgrad aufrecht zu erhalten und so den Schutz des Grundwassers auf Dauer zu gewährleisten. Die Becken werden sich darum nicht als ungestörtes Amphibiengewässer entwickeln können. Auch handelt es sich um keine Rückhalte-, sondern um ein Absetz- und Abscheidebecken und ein Versickerungsbecken. Wir haben dem Vorhabensträger aber unter A.3.4.7 auferlegt, Schutzmaßnahmen zu ergreifen, falls trotzdem ein Zuzug von Amphibien festgestellt werden kann.

Eine spezifisch naturschutzrechtliche Abwägung nach Art. 6a Abs. 2 BayNatSchG ist nicht erforderlich, weil die Eingriffe als ausgleichbar zu bewerten sind und durch die Ausgleichsmaßnahme, die Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses ist, ausgeglichen werden.

Da das Vorhaben in der Regel nur bei rechtlicher Sicherstellung dieser Maßnahmen zugelassen werden darf (BayVGH vom 24.01.1992, BayVBI 1992, 692), besteht für die Grundstücke und Teilflächen, auf denen solche Ausgleichsmaßnahmen erforderlich sind, grundsätzlich die Notwendigkeit der Enteignung oder Zwangsbelastung (BVerwG vom 23.08.1996, UPR 1997, 36). Die einzelnen Grundstücke sind in den Grunderwerbsunterlagen (Unterlagen 14.1 T und 14.2 T) aufgeführt. Der Träger der Straßenbaulast erhält damit, ebenso wie für die Straßenbestandteile, das Enteignungsrecht. Er behält aber die Möglichkeit zu späteren Änderungen im Einvernehmen mit der Planfeststellungsbehörde (Art. 76 Abs. 2 BayVwVfG).

Auf die Belange der Eigentümer und Betriebe wurde dabei Rücksicht genommen.

Insgesamt ist festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der unter A.3.4 dieses Beschlusses getroffenen Auflagen nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme die dadurch verursachten Beeinträchtigungen ausgeglichen sind, so dass keine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt sein wird. Ersatzmaßnahmen sind nicht

erforderlich.

3.3.5.4 Artenschutz

Das europäische und nationale Artenschutzrecht erweist sich für die Erweiterung der TR Anlage Vaterstetten Ost nicht als rechtliches Hindernis. Nach § 62 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG (in der Fassung vom 25.03.2002) wird in diesem Planfeststellungsbeschluss soweit erforderlich von den Verboten des § 42 Abs. 1 Nr. 1 und 3 BNatSchG und der Art. 12, 13 FFH-RL und Art. 5 V-RL für die nach Anhang IV der FFH-RL Buchst. a und b bzw. nach Art. 1 der V-RL geschützten Arten eine Befreiung erteilt. In Unterlage 12.4 T werden die Betroffenheiten der Arten und die Befreiungsvoraussetzungen dargestellt. Wir nehmen darauf Bezug. Die Unterlagen zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung wurden auf der Basis der Rechtslage erstellt, wie sie nach dem Urteil des EuGH vom 10.01.2006 (Rs. C-98/03, NVwZ 2006, 319) und vor der anstehenden Änderung des BNatSchG bestanden hat. Die in Aussicht gestellte Änderung des BNatSchG ändert nichts an der Verwertbarkeit der in den Unterlagen dargestellten Untersuchungsergebnisse. Auch in Anwendung des geänderten BNatSchG können die Prüfung artenschutzrechtlicher Verbote und die ggf. notwendige Erteilung von Ausnahmen auf die Untersuchungen gestützt werden, wie wir nachfolgend unter C.3.3.5.4.5 näher erläutern.

3.3.5.4.1 Nationales Artenschutzrecht

Eine Zulassung des Planvorhabens in Bezug auf die Betroffenheit allein nach Bundesrecht geschützter Arten lässt sich für die Erweiterung der TR Anlage Vaterstetten Ost auf die Legalausnahme nach § 43 Abs. 4 Satz 1 BNatSchG stützen. Für alle lediglich nationalrechtlich geschützten Arten bleibt es auch nach der Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs vom 10. Januar 2006 (Rs. C-98/03, NVwZ 2006, 319, siehe unten C.3.3.5.4.2) bei der Anwendung der Legalausnahme und der Einbeziehung des Artenschutzes in die Eingriffsregelung, weil insofern kein rechtlicher Konflikt mit dem Anwendungsvorrang (BVerwG vom 21.06.2006, Az. 9 A 28.05, Rn. 38) europäischen Rechts auftritt. Die Verbote des § 42 BNatSchG gelten danach u. a. nicht für den Fall, dass die Handlungen bei der Ausführung eines nach des § 19 Abs. 3 Satz 2 BNatSchG bzw. des Art. 6a Abs. 2 Sätze 2 und 3 BayNatSchG i. V. m. § 19 Abs. 4 BNatSchG zugelassenen Eingriffs vorgenommen werden, soweit hierbei Tiere, einschließlich ihrer Nist-, Brut-, Wohn- oder Zufluchtsstätten, nicht absichtlich beeinträchtigt werden. Im Rahmen der Eingriffsermittlung und der damit verbundenen Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen wurden die möglichen Beeinträchtigungen dieser besonders geschützten Arten berücksichtigt. Jedenfalls geschehen die in Vollzug eines Planfeststellungsbeschlusses unvermeidbaren Beschädigungen und Beeinträchtigungen besonders geschützter Tierarten grundsätzlich nicht absichtlich, da sie wie hier eine unausweichliche Konsequenz rechtmäßigen Handelns darstellen. Die Beeinträchtigungen der nach nationalem Recht besonders geschützten Arten, die nicht auch streng geschützt sind, wurden im Rahmen der Eingriffsregelung durch die Berücksichtigung der Auswirkungen auf die jeweiligen vorgefundenen Biotoptypen in den Unterlagen 12.1 T und 12.3 T generalisierend erfasst. Die für diese Biotoptypen vorgesehenen Schutz-, Vermeidungs-, Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen dienen zugleich dem Schutz der dort betroffenen besonders geschützten Arten.

3.3.5.4.2 Europäisches Artenschutzrecht

Auf Arten, die unter das Schutzregime der FFH-RL oder der V-RL fallen, ist § 43 Abs. 4 Satz BNatSchG wegen Verstoßes gegen sekundäres Gemeinschaftsrecht dagegen nicht anwendbar. Der Europäische Gerichtshof hat in seinem Urteil vom 10. Januar 2006 (Rs. C-98/03, NVwZ 2006, 319) beanstandet, dass § 43 Abs. 4 BNatSchG keinen rechtlichen Rahmen vorsehe, der mit der durch Art. 16 FFH-RL eingeführten Ausnahmeregelung in Einklang stehe, weil die Vorschrift die Zulassung der Ausnahmen nicht von der Erfüllung sämtlicher Voraussetzungen des Art. 16 FFH-RL abhängig mache, sondern lediglich davon, dass Tiere, einschließlich ihrer Nist-, Brut-, Wohn- oder Zufluchtsstätten und Pflanzen besonders geschützter Arten nicht absicht-

lich beeinträchtigt werden. Hierdurch werde - unabhängig davon, ob die Voraussetzungen des Art. 16 FFH-RL im Rahmen der Entscheidung nach § 19 BNatSchG tatsächlich beachtet würden - die Richtlinie jedenfalls nicht hinreichend klar und bestimmt umgesetzt (aaO, Rn. 57 – 62). Der EuGH stellte bereits in seinem Urteil vom 20. Oktober 2005 (Rs. C-6/04, Rn. 111 f.) fest, dass Artikel 16 der FFH-RL die Voraussetzungen, unter denen die Mitgliedstaaten von den Artikeln 12 bis 15 Buchstaben a und b der Richtlinie abweichen dürfen, genau festlege und daher restriktiv auszulegen seien. Die Artikel 12, 13 und 16 der Richtlinie bildeten gemeinsam ein geschlossenes Schutzsystem, so dass jede mit der Richtlinie unvereinbare Ausnahme zu den Artenschutzbestimmungen sowohl die Verbote der Artikel 12 oder 13 als auch die Ausnahmebestimmung des Artikels 16 verletze. Obwohl die beiden Urteile des EuGH nur die Umsetzung der Vorschriften der FFH-RL betrafen, lassen sich die darin getroffenen Aussagen auch auf die Umsetzung des Art. 9 V-RL übertragen, da auch deren Art. 5 bis 9 ein geschlossenes Schutzsystem darstellen (vgl. BVerwG, Urteil vom 21.06.2006, 9 A 28.05, Rn. 38), dessen Anforderungen in der Regelung des § 43 Abs. 4 BNatSchG nicht vollständig zum Ausdruck kommen. Das BVerwG hat in seinem Urteil vom 21. Juni 2006 (9 A 28.05, Rn. 38) daher festgestellt, dass die Ausnahmeregelung des § 43 Abs. 4 BNatSchG gegen sekundäres Gemeinschaftsrecht verstößt. Sie könne aufgrund des Anwendungsvorrangs des Europäischen Rechts keine Grundlage für die Zulassung eines Bauvorhabens bieten. Dies gelte unabhängig davon, ob das europäische Prüfprogramm der Sache nach zutreffend abgearbeitet wird.

Für die Prüfung der artenschutzrechtlichen Verbote im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses bedeutet dies: Dort, wo das nationale Artenschutzrecht in Konflikt mit dem Europäischen Recht kommen kann, genießt das Europäische Recht Anwendungsvorrang. Für die Arten des Anhangs IV der FFH-RL sowie für die europäischen Vogelarten kommt die Legalausnahme des § 43 Abs. 4 BNatSchG daher nicht zur Anwendung.

Wo die Legalausnahme nicht zur Anwendung kommen kann, mussten daher artenschutzrechtliche Befreiungen gemäß § 62 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG geprüft werden, der insofern § 42 Abs. 1 BNatSchG ergänzt. Die Befreiung ist eine eigenständige Entscheidungsmöglichkeit der Planfeststellungsbehörde, die ihr offen steht, sofern § 43 Abs. 4 Satz 1 BNatSchG nicht eingreift (BVerwG aaO, Rn. 40). Den europarechtlichen Bestimmtheitsanforderungen, wie sie der Europäische Gerichtshof in seinem Urteil vom 10. Januar 2006 formuliert hat, trägt § 62 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG hinreichend Rechnung. Danach kann von den Verboten auf Antrag Befreiung gewährt werden, wenn überwiegende Gründe des Gemeinwohls dies erfordern und die Art. 12, 13 und 16 FFH-RL oder die Art. 5 bis 7 und 9 V-RL nicht entgegenstehen. Durch die unmittelbare Bezugnahme auf die Verbots- und Ausnahmetatbestände des einschlägigen Gemeinschaftsrechts ist - anders als bei § 43 Abs. 4 Satz 1 BNatSchG - die vollständige Anwendung des europäischen Prüfprogramms sichergestellt.

3.3.5.4.3 Befreiungserteilung nach § 62 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG

Die Befreiung wird für folgende nach Anhang IV Buchst. a der FFH-RL geschützte Tierart erteilt:

- Zwergfledermaus (*Pipistrellus pipistrellus*)

Die Befreiung wird für folgende geschützte europäische Vogelarten nach Art. 1 der V-RL erteilt:

- Amsel (*Turdus merula*)
- Blaumeise (*Parus caeruleus*)
- Buchfink (*Fringilla coelebs*)
- Feldlerche (*Alauda arvensis*)
- Grünfink (*Carduelis chloris*)

- Heckenbraunelle (*Prunella modularis*)
- Kohlmeise (*Parus mayor*)
- Kuckuck (*Cuculus canorus*)
- Mäusebussard (*Buteo buteo*)
- Misteldrossel (*Turdus miscivorus*)
- Mönchsgrasmücke (*Sylvia atricapilla*)
- Rotkehlchen (*Erithacus rubecula*)
- Singdrossel (*Turdus philomelos*)
- Sommergoldhähnchen (*Regulus icnicapillus*)
- Star (*Sturnus vulgaris*)
- Tannenmeise (*Parus ater*)
- Turmfalke (*Falco tinnunculus*)
- Waldohreule (*Asio otus*)
- Wintergoldhähnchen (*Regulus regulus*)
- Zaunkönig (*Troglodytes troglodytes*)
- Zilpzalp (*Phylloscopus collybita*)

Wir verweisen insofern auf die Anlage 3 zur Unterlage 12.1 T als Fachbeitrag zum speziellen Artenschutz.

3.3.5.4.3.1 Verbotstatbestände und geschützte Arten nach § 42 Abs. 1 BNatSchG bzw. der FFH-RL und V-RL

Das Bundesrecht regelt die artenschutzrechtlichen Verbote in § 42 Abs. 1 BNatSchG, der gemäß § 11 Satz 1 BNatSchG unmittelbar gilt. Die geschützten Arten werden in §§ 10 Abs. 2 Nr. 10 und 11 BNatSchG definiert.

Gemäß § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen, zu töten oder ihre Entwicklungsformen, Nist-, Brut-, Wohn- oder Zufluchtstätten der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören. Die besonders geschützten Arten sind gemäß § 10 Abs. 2 Nr. 10 BNatSchG:

- Arten der Anhänge A und B der Verordnung (EG) Nr. 338/97 über den Schutz von Exemplaren wild lebender Tier- und Pflanzenarten durch Überwachung des Handels,
- Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie (92/43 EWG),
- Europäische Vogelarten; dazu zählen alle in Europa natürlich vorkommenden Vogelarten im Sinne von Art. 1 der VRL (79/409 EWG),
- Arten, die in Anlage 1 Spalte 2 der Rechtsverordnung nach § 52 Abs. 1 (Bundesartenschutzverordnung) aufgeführt sind.

Gemäß § 42 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist es verboten, wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Teile oder Entwicklungsformen abzuschneiden, abzupflücken oder abzureißen, auszugraben, zu beschädigen oder zu vernichten. Die besonders geschützten wild lebenden Pflanzenarten sind gemäß § 10 Abs. 2 Nr. 10 BNatSchG:

- Pflanzenarten der Anhänge A und B der Verordnung (EG) Nr. 338/97 über den Schutz von Exemplaren wild lebender Tier- und Pflanzenarten durch Überwachung des Handels,
- Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie (92/43 EWG),
- Pflanzenarten, die in Anlage 1 Spalte 2 der Rechtsverordnung nach § 52 Abs. 1 (Bundesartenschutzverordnung) aufgeführt sind.

Gemäß § 42 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist es verboten, wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten an ihren Nist-, Brut-, Wohn- oder Zufluchtstätten durch Aufsuchen, Fotografieren, Filmen oder ähnliche Handlungen zu stören. Die streng geschützten Arten sind gemäß § 10 Abs. 2 Nr. 11 BNatSchG:

- Arten des Anhangs A der Verordnung (EG) Nr. 338/97,
- Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie (92/43 EWG),
- Arten, die in Anlage 1 Spalte 3 der Bundesartenschutzverordnung aufgeführt sind.

Zu den europäischen Vogelarten gehören nach Art. 1 der V-RL (79/409 EWG) sämtliche wild lebende Vogelarten, die im europäischen Gebiet der Mitgliedsstaaten heimisch sind.

Gemäß § 42 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG ist es verboten, Standorte wild lebender Pflanzen der streng geschützten Arten durch Aufsuchen, Fotografieren oder Filmen der Pflanzen oder ähnliche Handlungen zu beeinträchtigen oder zu zerstören. Die streng geschützten Arten sind gemäß § 10 Abs. 2 Nr. 11 BNatSchG:

- Arten des Anhangs A der Verordnung (EG) Nr. 338/97,
- Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie (92/43 EWG),
- Arten, die in Anlage 1 Spalte 3 der Bundesartenschutzverordnung aufgeführt sind.

Das Europarecht regelt die artenschutzrechtlichen Verbote zum einen in Art. 12 Abs. 1 Buchst. a - d und 13 der FFH-RL für die in Anhang IV Buchst. a) und b) der FFH-RL genannten Tiere und Pflanzen:

- Art. 12 Abs. 1 Buchst. a FFH-RL, Art 5 Buchst. a VRL verbietet alle absichtlichen Formen des Fangs oder der Tötung von aus der Natur entnommenen Exemplaren dieser Arten;
- Art. 12 Abs. 1 Buchst. b FFH-RL absichtliche Störung dieser Arten, insbesondere während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten;
- Art. 12 Abs. 1 Buchst. c FFH-RL verbietet jede absichtliche Zerstörung oder Entnahme von Eiern aus der Natur;
- Art. 12 Abs. 1 Buchst. d FFH-RL verbietet jede Beschädigung oder Vernichtung der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten;
- Art 13 Abs. 1 Buchst. a verbietet absichtliches Pflücken, Sammeln, Abschneiden, Ausgraben oder vernichten von Exemplaren solcher Pflanzen in deren Verbreitungsraum in der Natur;
- Art 13 Abs. 1 Buchst. b verbietet Besitz, Transport, Handel oder Austausch und Angebot zum Verkauf oder zum Austausch von aus der Natur entnommenen Exemplaren solcher Pflanzen.

Das Europarecht regelt ferner die zum Schutz der unter Art. 1 VLR fallenden Vogelarten in Art. 5 Buchst. a – d, 9 VRL:

- Art. 5 Buchst. a V-RL verbietet das absichtliche Töten oder fangen, ungeachtet der angewandten Methode;
- Art. 5 Buchst. b V-RL verbietet die absichtliche Zerstörung oder Beschädigung von Nestern und Eiern und die Entfernung von Nestern;
- Art. 5 Buchst. c V-RL verbietet das Sammeln der Eier in der Natur und des Besitzes dieser Eier;
- Art. 5 Buchst. d V-RL verbietet das absichtliche Stören, insbesondere während der Brut- und Aufzuchtzeit, insbesondere während der Brut- und Aufzuchtzeit, sofern sie sich auf die Zielsetzung der Vogelschutzrichtlinie erheblich auswirkt;
- Art. 5 Buchst. e V-RL verbietet das Halten von Vögeln der Arten, die nicht bejagt oder gefangen werden dürfen.

3.3.5.4.3.2 Mögliche bau-, anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen des Bauvorhabens auf die geschützten Arten

Für die tatsächlich oder potenziell vorkommenden Arten im Untersuchungsraum wurde im "Artenschutzrechtliche Beitrag" (Anlage 3 zur Unterlage 12.1 T der festgestellten Planunterlagen) untersucht, ob und in welchem Ausmaß sie durch das Vorhaben betroffen sind und ob dadurch unter Berücksichtigung der Schutz- und Minimierungsmaßnahmen Verbotstatbestände nach § 42 Abs. 1 BNatSchG bzw. Art. 12 Abs. 1 Buchst.a – d, 13 Abs. 1 Buchst. a und b der FFH-Richtlinie oder Art. 5 Buchst. a – d V-RL möglicherweise verletzt werden.

Zusammenfassend kommt die artenschutzrechtliche Überprüfung zu dem Ergebnis, dass bei einer potenziell im Eingriffsbereich jagenden Fledermausart und 21 europäischen Vogelarten Verbotstatbestände nach § 42 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 3 BNatSchG bzw. Art. 12 Abs. 1 bei einer Art und Art. 5 V-RL bei drei Arten erfüllt werden, die die Prüfung der Erteilung einer Befreiung nach § 62 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG zur Zulassung des Straßenbauvorhabens erforderlich macht. Für die allgemein häufige und relativ weit verbreitete Zwergfledermaus sind noch am ehesten Vorkommen auch im Untersuchungsgebiet oder seinem Umfeld zu erwarten. Mögliche Spaltenquartiere von Einzeltieren sind in den Gebäuden der bestehenden TR-Anlage Vaterstetten Ost nicht gänzlich auszuschließen. Bei einem Vorkommen würden vermutlich v. a. angrenzende Gehölzstrukturen, so auch im Randbereich der bestehenden TR-Anlage Vaterstetten Ost und im Böschungsbereich der Bundesautobahn und Waldränder eine höhere Bedeutung als Jagdhabitat der Fledermausart besitzen. Unter Annahme eines Vorkommens würden durch die Rodungsmaßnahmen in den Randbereichen und durch die Beeinträchtigung benachbarter Waldränder bau- und betriebsbedingte Störungen von Jagdhabitaten, die in direktem Zusammenhang mit Quartierstandorten stehen, hervorgerufen. Nicht relevant sind hingegen die Baumaßnahmen im Bereich der Ackerlagen und die Belastungen benachbarter Waldflächen, da offene Feldfluren und geschlossene Wälder von Zwergfledermäusen bei Jagdflügen weitgehend gemieden werden. Insgesamt betrachtet kann jedoch eine Erfüllung des Verbotstatbestandes der Störung gem. § 42 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Für die Feldlerche, deren Vorkommen im Eingriffsbereich als einziges nachgewiesen ist, sind die Tatbestände gem. § 42 Abs. 1 BNatSchG aufgrund des Verlusts von Teilen besetzter Brutreviere und der Beeinträchtigung benachbarter Habitate während der Bauzeit sowie durch den nachfolgenden Betrieb der Anlage erfüllt. Besetzte Nester oder Eier der Feldlerche werden hingegen nicht zerstört und auch keine Individuen getötet. Verbotstatbestände gem. Art. 5 der V-RL sind für die Feldlerche unter Voraussetzung einer Baufeldräumung außerhalb der Brutsaison (Schutzmaßnahme S3) daher nicht erfüllt.

3.3.5.4.3.3 Befreiungsmöglichkeit gemäß § 62 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG

Nach § 62 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG kann von den Verboten des § 42 Abs. 1 Nr. 1 und 3 BNatSchG Befreiung gewährt werden, wenn überwiegende Gründe des Gemeinwohls dies erfordern und die Art. 12, 13 und 16 der FFH-RL oder die Art. 5 bis 7 und 9 der V-RL nicht entgegenstehen. Dies ist hier der Fall:

- Überwiegende Belange des Gemeinwohls:

Hier rechtfertigt § 62 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG aus überwiegenden Gründen des Gemeinwohls von den Verboten des § 42 Abs. 1 Nr. 1 und 3 BNatSchG eine Befreiung zu gewähren. Das ergibt sich aus den Ausführungen zur Planrechtfertigung, die oben bei C.3.2 ausführlich dargestellt ist. Die Gründe, die für die Verwirklichung des Vorhabens sprechen, erfüllen das Gemeinwohlerfordernis des Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG. Wenn die Gründe diesen strengen Anforderungen des Enteignungsrechts genügen, erfüllen sie nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts damit auch die Merkmale der „zwingenden Gründe des

überwiegenden öffentlichen Interesses“ im Sinne von Art. 16 Abs. 1 Buchstabe c FFH-RL (vgl. BverwG, Urt. V. 16.3.2006, Az. 4 A 1073/04 – juris, Rn. 573 „Schönefeld-Urteil“). Wenn sie den Anforderungen der FFH-Richtlinie genügen, dann sind sie erst recht als überwiegende Gründe des Gemeinwohls im Sinne von § 62 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BnatSchG anzusehen. Im Rahmen des Art. 9 Abs. 1 Buchst. A V-RL schlagen sie unter dem Blickwinkel der öffentlichen Sicherheit als Interessen zu Buche, die geeignet sind, sich gegenüber dem mit Art. 5 V-RL verfolgten Schutzziel durchzusetzen.

- Kein Entgegenstehen der Art. 12 Abs. 1 Buchst. a – d, 13, 16 FFH-RL und 5 bis 7 und 9 V-RL

Der artenschutzrechtliche Verbotstatbestand des Art. 12 Abs. 1 Buchst. b FFH-RL wird bei der Zwergfledermaus und der Art. 5 Buchst. b V-RL bei drei Vogelarten (Blaumeise, Kohlmeise, Star) erfüllt.

- Keine anderen zufriedenstellenden Lösungen (Art. 16 Abs. 1 FFH-RL, Art. 9 Abs. 1 V-RL)

Es gibt für die durch das Planungsvorhaben aufgeworfenen artenschutzrechtlichen Probleme keine anderweitigen zufrieden stellenden Lösungen (Standort, technische Alternativen) nach Art. 16 Abs. 1 FFH-RL und Art. 9 Abs. 1 V-RL. Wie bei Art. 6 Abs. 4 der FFH-RL ist die Frage nach der Alternative abhängig vom jeweiligen Planungskonzept. Dieses verfolgt bestimmte Ziele, die ihrerseits von einem Bewerten und Gewichten anderer Zielsetzungen abhängig ist. Letztlich gilt hier also nichts anderes als für die Abwägung von Alternativen nach Maßgabe des staatsrechtlichen Abwägungsgebotes. Art. 16 Abs. 1 FFH-RL stellt insofern keine weitergehenden Anforderungen. Es gibt wie schon weiter oben in diesem Planfeststellungsbeschluss aufgezeigt (C.3.4.2) keine zumutbaren anderen Alternativen, die zu geringeren Eingriffen unter Artenschutzgesichtspunkten führen könnten. Die geplante Erweiterung stellt - auch aus der Sicht von Natur und Landschaft - die Planungsvariante mit den geringsten Beeinträchtigungen dar. Sie ist hinsichtlich der Betroffenheit gemeinschaftsrechtlich geschützter Arten aufgrund der Lage im erheblich vorbelasteten Raum (im Anschluss an die bestehende TR-Anlage und den Autobahnring A 99-Ost) als die insgesamt günstigste einzustufen. Betroffen sind lediglich Lebensräume von untergeordneter naturschutzfachlicher Wertigkeit. Alle möglichen Alternativstandorte verursachen in mindestens vergleichbarem Ausmaß Beeinträchtigungen gemeinschaftsrechtlich geschützter Arten. Durch eine Errichtung an anderer, nicht vorbelasteter Stelle würden mit Sicherheit Beeinträchtigungen weiterer Arten hervorgerufen. Schwerwiegendere Eingriffe in Lebensräume nicht betroffener Arten wären nicht auszuschließen. Beim Vorhaben wurden unter Berücksichtigung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes alle Möglichkeiten der Vermeidung und Minderung (anderweitige technische Lösungen zur Vermeidung von Schädigung und Störung der betroffenen Arten) berücksichtigt (etwa Verzicht auf Eingriffe in Waldflächen). Diese Maßnahmen sind als „nicht-naturschutzfachliche Voraussetzungen“ in die Planung eingegangen. Sie umfassen Maßnahmen zur Vermeidung von Zerstörungen oder Beschädigungen sowie von Störungen von Nist- und Brutplätzen, bzw. von Wohn-, Fortpflanzungs- und Zufluchtsstätten.

Alle Standortalternativen, welche die Zielsetzungen des Vorhabens ebenfalls in zumutbarer Weise erfüllen könnten, führen zu einer (deutlich) stärkeren Betroffenheit der Arten.

- Interesse der Volksgesundheit und der öffentlichen Sicherheit (Art. 9 Abs. 1 Buchst. a V-RL) oder andere zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses (Art. 16 Abs. 1 c FFH-RL)

Von den Verboten des Art. 12 FFH-RL kann aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher wirtschaftlicher Art, abgewichen werden. Wie oben bereits dargestellt, rechtfertigen Belange, die das Gemeinwohlerfordernis des Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG erfüllen und damit den strengen Anforderungen des Enteignungsrechts genügen, als zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses die Befreiung von den artenschutzrechtlichen Verboten (vgl. BVerwG, aaO, Rn. 566). Die für die Erweiterung der TR-Anlage Vaterstetten Ost sprechenden Gründe (Erhöhung der Verkehrssicherheit, Entspannungs-, Erholungs- und Hygienemöglichkeiten für die Verkehrsteilnehmer) überwiegen angesichts der in der Unterlage 12.3 T dargestellten konkreten Betroffenheiten der Arten die Belange des Artenschutzes. Von den Verboten des Art. 5 der V-RL kann daher auch nach Art. 9 Abs. 1 V-RL u. a. im Interesse der Volksgesundheit und der öffentlichen Sicherheit abgewichen werden.

Eine engere Auslegung der beiden Ausnahmegründe ist nicht veranlasst. Die Verengung der Ausnahmegründe, etwa auf gewichtige Sicherheitsinteressen des Staates oder auf die Abwehr schwerwiegender gesundheitlicher Gefahren für die Bevölkerung, würde in den meisten Fällen zu einem generellen Verbot des Baus von Infrastrukturprojekten führen, weil solche Gründe nur für wenige Infrastrukturprojekte sprechen, die Erfüllung von Verbotstatbeständen gerade bei Vogelarten aber kaum jemals ausgeschlossen werden könnte. Ein solches Verbot würde jedoch nicht in Einklang mit den Intentionen des Europarechts stehen, das nicht allein auf die Wahrung umweltrechtlicher Belange fixiert ist, sondern auch einen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur leistet (vgl. Art. 174 ff. EGV). Auch die Bestimmung der Vogelschutzrichtlinie in Art. 2 V-RL selbst macht deutlich, dass dem Vogelschutz kein einseitiger Vorzug gebührt, sondern dass er in Einklang u. a. mit wirtschaftlichen Erfordernissen zu bringen ist (vgl. BVerwG, Urt. v. 16.3.2006, Az. 4 A 1073/04 – juris, Rn. 579). Daran ändert auch nichts, dass die V-RL im Gegensatz zur FFH-RL nach ihrem Wortlaut keine zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses unter Einschluss solcher wirtschaftlicher Art als Ausnahmegründe kennt. Die V-RL trat wesentlich früher als die FFH-RL in Kraft. Die FFH-RL inkorporiert im Hinblick auf die Schutzgebiete die Vogelschutzrichtlinie (vgl. Art. 7 FFH-RL). Auf dem Gebiet des speziellen Artenschutzes ist die FFH-RL differenzierter als die V-RL. Es ist nicht anzunehmen, dass der Richtlinienggeber für besonders bedrohte Tierarten, die in Anhang IV der FFH-RL aufgelistet sind, eine größere Anzahl sowie weniger strenge Ausnahmetatbestände zur Überwindung artenschutzrechtlicher Verbote schaffen wollte, als für sämtliche unter den Schutz des Art. 1 V-RL fallenden Vogelarten, die ohne Differenzierung ihrer Bedrohung geschützt sind. Berücksichtigt man, dass beide Richtlinien für den speziellen Artenschutz ein abgeschlossenes Schutzsystem bilden und jede damit unvereinbare Ausnahme einen Verstoß gegen die Verbote der Art. 12, 13 und 16 FFH-RL bzw. Art. 5 bis 7 und 9 V-RL darstellt (vgl. für die FFH-RL: EuGH, Urt. v. 20.10.2005, Rs. C-6/04, Slg. 2005 I – 9017 ff., Rn. 112), wird deutlich, dass die V-RL bei enger Auslegung der Ausnahmetatbestände die Genehmigung von Infrastrukturprojekten unmöglich machen würde. Das widerspräche jedoch wie bereits ausgeführt, den vitalen Interessen Europas, v. a. der Schaffung eines gemeinsamen Marktes, der auf die Schaffung einer ausreichenden Infrastruktur angewiesen ist. Auch systematische Gründe sprechen gegen eine enge Auslegung. Denn eine enge Auslegung würde dazu führen, dass der Gebietsschutz für Vogelschutzgebiete weniger streng wäre als die allgemeinen Artenschutzbestimmungen der V-RL. Denn Art. 6 Abs. 3 FFH-RL lässt für ausgewiesene Vogelschutzgebiete, für die gemäß Art. 7 FFH-RL der FFH-Gebietsschutz gilt, erhebliche Beeinträchtigungen aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich wirtschaftlicher Art unter der zusätzlichen Voraussetzung zu, dass ein "Kohärenzausgleich" geschaffen wird (Art. 6 Abs. 4 FFH-RL). Dagegen würde die enge Auslegung des Ausnahmetatbestandes des Art. 9 V-RL dazu führen, dass wirtschaftliche Gründe keine Ausnahme von den Verboten rechtfertigen. Es würde die paradoxe Situation eintreten, dass die für den Schutz besonders schützenswerter Vogelarten (Anhang I der V-RL) ausgewiesenen Gebiete weniger streng geschützt wären als jede "Allerweltsvogelart" unabhängig von ihrem Aufenthaltsort und ihrem Gefährdungsgrad.

- Unveränderter Erhaltungszustand

Hinsichtlich der betroffenen Arten des Anhangs IV FFH-RL und der betroffenen europäischen Vogelarten wurde unter zulässiger Einbeziehung der festgesetzten Schutz-, Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen (vgl. BVerwG, Urt. v. 16.03.2006, Az. 1073/04 – juris, Rn. 580) nach den artenschutzfachlichen Untersuchungen dargelegt, dass die jeweiligen Populationen der betroffenen Arten in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet in einem günstigen Erhaltungszustand verweilen bzw. deren aktuelle Erhaltungszustände sich nicht verschlechtern.

3.3.5.4.4 Ausnahmsweise Zulassung des Eingriffs auf streng geschützte Arten nach Art. 6a Abs. 2 Satz 2 BayNatSchG bzw. § 19 Abs. 3 BNatSchG

Gemäß Art. 6a Abs. 2 Satz 2 BayNatSchG bzw. § 19 Abs. 3 BNatSchG darf ein Eingriff, in dessen Folge Biotope zerstört werden, die für die dort wild lebenden Tiere und wildlebenden Pflanzen der streng geschützten Arten, die keinen gemeinschaftsrechtlichen Schutzstatus aufweisen, nicht ersetzbar ist, nur zugelassen werden, wenn er aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses gerechtfertigt ist. Durch den geplanten Ausbau der TR-Anlage sind keine streng geschützte Arten, die nicht gleichzeitig nach Anhang IV FFH-RL oder i. S. v. Art. 1 VS-RL geschützt sind, potenziell betroffen, eine Zerstörung von Lebensräumen dieser Arten i. S. des Art. 6a Abs. 2 S. 2 BayNatSchG ist daher auszuschließen. Insbesondere bleibt die Funktionalität der Lebensstätte für das örtliche Vorkommen der Feldlerche und die übrigen kartierten Vogel- und Schmetterlingsarten erhalten. Insofern steht Art. 6a Abs. 2 S. 2 BayNatSchG einer Zulassung des Vorhabens nicht entgegen.

3.3.5.4.5 Artenschutzrechtliche Prüfung unter Berücksichtigung des geänderten BNatSchG

Die während des Laufs des Planfeststellungsverfahrens beratene Änderung des BNatSchG (Inkrafttreten Ende 2007) insbesondere der artenschutzrechtlichen Bestimmungen, hat keine Änderung der Planunterlagen und der darauf beruhenden Beurteilung des Artenschutzes durch die Planfeststellungsbehörde erforderlich gemacht. Denn die Planunterlagen haben die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände sowohl des § 42 BNatSchG als auch der Art. 12, 13 FFH-RL bzw. Art. 9 V-RL vollumfänglich abgearbeitet und die naturschutzfachlichen Befreiungsvoraussetzungen des § 62 BNatSchG untersucht, der seinerseits auf die Art. 16 FFH-RL und Art. 9 V-RL verweist. Damit ist gewährleistet, dass die Planungsentscheidung vollständig auf der Basis der europarechtlichen Vorgaben beruht. Das Prüfprogramm der Planunterlagen ist auch unter Zugrundelegung des geänderten BNatSchG vollständig. Denn das geänderte BNatSchG hat zum Ziel, die europarechtlichen Vorgaben lediglich „eins zu eins“ umzusetzen, wie der Gesetzesbegründung zu entnehmen ist.

Hinsichtlich der kollisionsbedingten Tierverluste erfolgte eine Klarstellung durch den Bundesgesetzgeber. In der Gesetzesbegründung wird erklärt, dass unabwendbare Tierkollisionen im Verkehr die Verwirklichung sozialadäquater Risiken darstellen und nicht die Tatbestände des § 42 Abs. 1 BNatSchG erfüllen. Diese Festlegung des Bundesgesetzgebers befindet sich im Einklang mit den europarechtlichen Regelungen. Zudem wird klargestellt, dass die Berücksichtigung von vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen zur Aufrechterhaltung der ökologischen Funktion der von einem Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten zulässig ist (vgl. § 42 Abs. 5 Satz 3 geändertes BNatSchG). Die übrigen Gesetzesänderungen stellen im Vergleich zur bisherigen Rechtsanwendung (§§ 42, 62 BNatSchG) keine Verschärfung dar.

3.3.5 Gewässerschutz

Das planfestgestellte Vorhaben steht bei Beachtung der festgelegten Nebenbestimmungen mit den Belangen des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft in Einklang.

Durch das Bauvorhaben werden keine Wasserschutzgebiete für öffentliche Wasserversorgungsanlagen berührt.

Es ist vorgesehen, das anfallende Niederschlagswasser der gesamten Verkehrsanlage aus dem Pkw-Parkbereich in Bordrinnen, Abläufen und Rohrleitungen zu sammeln und der neu zu errichtenden Versickeranlage – bestehend aus Absetz- und Abscheidebecken sowie Versickerbecken – zuzuführen. Die Entwässerungsanlage ist für die voll ausgebaute TR-Anlage, d. h. einschließlich der beiden Erweiterungsstufen, dimensioniert.

Die wassertechnischen Berechnungen wurden nach den „Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil Entwässerung, RAS-Ew“, den Arbeitsblättern ATV-DVWK-A 117 und ATV-DVWK-A 138 und dem Merkblatt ATV-DVWK-M 153 aufgestellt (vgl. Unterlage 13).

Die gebündelte Einleitung von Straßenoberflächenwasser in das Grundwasser ist gemäß § 2 Abs. 1 i. V. m. § 3 Abs. 1 Nummer 5 WHG gestattungspflichtig. Die Gestattung wird von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung gemäß § 14 Abs. 1 WHG nicht erfasst, sondern unter A 4.1 des Beschlusstextes gesondert ausgesprochen.

Die Gestattung kann gemäß §§ 7 und 7a WHG und Art. 16 BayWG in der Form der gehobenen Erlaubnis erteilt werden. Bei Beachtung der unter Ziffer A 4. angeordneten Auflagen sind Beeinträchtigungen des öffentlichen Wohls (§ 6 WHG) sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte (Art. 16 Abs. 1 und Art. 18 BayWG i. V. m. § 8 Abs. 3 WHG) nicht zu erwarten. Die Auflagen beruhen auf § 4 WHG. Das Landratsamt Ebersberg, untere Wasserrechtsbehörde, hat das Einvernehmen gemäß § 14 Abs. 3 WHG i. V. m. Art. 75 Abs. 1 BayWG erklärt.

Eine Bauabnahme der Versickerungsanlagen durch eine Sachverständigen gemäß Art. 69 Abs. 1 BayWG ist nicht erforderlich, da der Vorhabensträger die Bauoberleitung einem Beamten des höheren technischen Verwaltungsdienstes übertragen hat (Art. 69 Abs. 2 Satz 1 BayWG).

3.3.7 Landwirtschaft als öffentlicher Belang

Das Vorhaben beansprucht in erheblichen Umfang Flächen, die bisher landwirtschaftlich genutzt sind (ca. 2,68 ha Ackerland dauerhaft bzw. vorübergehend). Die Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen ergibt jedoch, dass der Straßenbau mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar ist. Dies gilt sowohl im Hinblick auf die vorhabensbedingte Belastung der Landwirtschaft allgemein als auch hinsichtlich der individuellen Betroffenheit einzelner Betriebe. Eine weitere Minderung der Eingriffe in die Belange der Landwirtschaft ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeit und bei sachgerechter Bewertung anderer Belange nicht möglich. Über die Inanspruchnahme von Flächen hinaus sind die Belange der Landwirtschaft zwar noch durch weitere mittelbare Auswirkungen des Vorhabens (z. B. Anschneidungen) betroffen. Diese Beeinträchtigungen sind jedoch soweit als möglich auf das Mindestmaß reduziert und nicht so erheblich, dass sie zusammen mit den Flächenverlusten der Zulässigkeit des Vorhabens letztlich entgegenstehen.

Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe wurden nicht eingewandt bzw. sind nicht erkennbar.

3.3.8 Forstwirtschaft

Durch die Anordnung der Erweiterungsfläche außerhalb des Waldbestandes und Waldsaumes sowie die Anordnung des zu verlegenden Feld- und Waldweges so nah wie möglich an der Verkehrsanlage werden keine Waldflächen in Anspruch genommen. Das Amt für Land- und Forstwirtschaft Fürstenfeldbruck hat keine Einwände gegen das Bauvorhaben erhoben. Es gehen aber rd. 0,19 ha Gehölzstrukturen, darunter rd. 70 Einzelbäume, verloren. Diese Eingriffe werden mit der im Rahmen der Ausgleichsmaßnahme A 1 und den Gestaltungsmaßnahmen G 1 bis G 4 auf den Straßenebenfläche und um die Entwässerungsanlage vorgesehenen Baumpflanzungen wieder ausgeglichen.

3.3.9 Öffentliche Sicherheit, Brandschutz

Die Gemeinde Vaterstetten hat im Rahmen der Anhörung zur 1. Tektur verschiedene Maßnahmen zum Brandschutz vorgeschlagen. Der Vorhabensträger kann zu deren Vornahme im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens nicht verpflichtet werden, da für die Erweiterung von Verkehrsanlagen keine rechtlich verankerten Anforderungen an den Brandschutz existieren. Die BayBO, welche den Brandschutz bei Hochbauten regelt, ist im Bereich öffentlicher Verkehrsanlagen nicht anwendbar (Art. 1 Abs. Nr. 1 BayBO). Der Vorhabensträger steht über § 4 Satz 1 FStrG selber dafür ein, dass seine Anlagen allen Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Es werden im Bereich der Raststättegebäude und der Tankstelleneinrichtungen auch durch die geplanten Baumaßnahmen keine Änderungen vorgenommen. Demzufolge ist die Autobahndirektion Südbayern auch nicht verpflichtet, im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens die von der Gemeinde Vaterstetten gewünschten Maßnahmen zum Brandschutz umzusetzen.

Gleichwohl hat der Vorhabensträger freiwillig die Vornahme verschiedener Maßnahmen außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zugesichert.

Die Planung für den Ausbau der Tank- und Rast-Anlage Vaterstetten Ost sieht neben der regulären Zufahrt über die Autobahn eine separate asphaltierte Feuerwehrezufahrt über das kommunale Wegenetz vor. Diese wird mit einem Rolltor abgesperrt, das mit einer Feuerweherschließung der Landkreise Ebersberg und München einschließlich Funksender ausgestattet wird. Aufgrund von vorhergehenden Vandalismus-Schäden wird hier eine robustere Rolltoranlage einer Schrankenanlage bevorzugt.

Ferner wird eine zusätzliche Notzuwegung am östlichen Rand der Lkw-Stellplätze (in Verlängerung des öffentlichen Feld- und Waldweges Flr. Nr. 2161) angelegt. Sie stellt aber keine reguläre zusätzliche Feuerwehrezufahrt dar und wird daher auch nicht als solche beschildert und in der üblichen Qualität ausgestattet. Entsprechend der ihr zugedachten Funktion erfolgt die Befestigung nur in Form einer hydraulisch gebundenen Decke (Kiesdecke). Als Absicherung wird ein mechanisches Zauntor mit manueller Schließvorrichtung vorgesehen. Die Feuerwehrdienststellen erhalten hierfür entsprechende Schlüssel und können damit im Katastrophenfall zufahren.

Zudem wird der Vorhabensträger im Zuge der Bauausführungsplanung aus betrieblichen und hygienischen Gründen im Lkw-Parkbereich drei Überflurhydranten als Ringschluss auf einer DN 150 Leitung planen und installieren. Die Überflurhydranten werden mit Hinweisschildern ausgestattet.

3.3.10 Sonstige öffentliche Belange, Träger von Versorgungsleitungen

In der Planfeststellung ist nur über das "Ob und Wie" der Leitungsänderung zu entscheiden, nicht jedoch über die Kosten. Da sich die Leitungsträger mit den im Bauwerksverzeichnis enthaltenen Maßnahmen einverstanden erklärt haben, müssen keine näheren Regelungen getroffen werden. Auf die Regelungen unter A.3.7 wird verwiesen.

3.4 Private Einwendungen

Hinweis: Aus Datenschutzgründen werden die Einwendungsführer in der Folge mit Nummern angegeben. Aus Gründen der Vereinfachung haben wir in allen Fällen die Einzahl und die männliche Form gewählt. Der Gemeinde Vaterstetten, in welchen der Planfeststellungsbeschluss und die Planunterlagen öffentlich ausliegen, wird eine Entschlüsselungsliste zur Verfügung gestellt. Nach Namensnennung werden durch Bedienstete der Kommune Einsicht nehmenden Einwendungsführern und Betroffenen die zugehörigen Nummern mitgeteilt.

Wir verweisen zu den Einwendungen zunächst auch auf unsere bisherigen Ausführungen, durch die Einwendungen allgemeiner Art bereits in die Abwägung eingestellt wurden.

3.4.1 Bemerkungen zu Einwendungen, die von mehreren Betroffenen erhoben wurden:

3.4.1.1 Flächenverlust

Für das Vorhaben werden ca. 6,21 ha Fläche aus Privateigentum benötigt.

Die durch den Straßenbau entstehenden Auswirkungen (Grundverlust, Folgeschäden, Immissionen usw.) auf das Grundeigentum können durch schonendere Trassierung, Querschnittsgestaltung o. ä. nicht verringert werden. Hierauf wurde oben bei der Behandlung des Ausbaustandards näher eingegangen.

Rein enteignungsrechtliche Fragen wegen unmittelbarer Eingriffe sind dem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Hiernach ist Entschädigung für den eintretenden Rechtsverlust und für sonstige, durch die Enteignung eintretende Vermögensnachteile zu leisten (Art. 8 BayEG). Art und Höhe der Entschädigung sind in den Grunderwerbsverhandlungen, die der Straßenbaulastträger direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder im Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln, aber nicht in diesem Beschluss.

3.4.1.2 Beantragte Entscheidungen/Schutzauflagen

Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG sieht Auflagen zum Wohle der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer vor. Eine Entschädigung nach Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG setzt einen Anspruch nach Satz 2 voraus (Surrogatprinzip), bildet also keine eigenständige Anspruchsgrundlage und normiert keine allgemeine Billigkeitsentschädigung (BVerwG, NJW 1997, 142). Die Festsetzung von Schutzauflagen ist eine gebundene Entscheidung, d. h. eine Auflage ist anzuordnen, wenn die rechtlichen Voraussetzungen gegeben sind und sie darf nicht angeordnet werden, wenn diese fehlen.

Unter mehreren geeigneten Maßnahmen kann - mit der gebotenen Rücksichtnahme - im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit entschieden werden.

Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens, wie Grundverlust usw., ist gemäß Art. 14 Abs. 3 GG und § 19 FStrG das Entschädigungsverfahren vorgesehen. Die Planfeststellung hat insoweit Vorwirkung, d. h. sie lässt zwar den Rechtsentzug grundsätzlich zu, regelt aber den Rechtsübergang als solchen nicht. Das Entstehen einer unwirtschaftlichen Restfläche ist erst Folge des unmittelbaren Grundentzuges, demnach ebenfalls dem Entschädigungsverfahren vorbehalten (Art. 6 Abs. 3 BayEG). Die Planfeststellungsbehörde darf insoweit keine Regelungen treffen (BVerwG, Urteil vom 14.05.1992, UPR 1992, 346).

Für die Betroffenen bietet diese Handhabung keine Nachteile, denn sie können bei Meinungsverschiedenheiten in der Frage der Übernahmepflicht im Entschädigungsverfahren ebenfalls den Rechtsweg beschreiten.

Die Tatsache, dass unwirtschaftliche Restflächen entstehen, erlangt in der Planfeststellung allerdings bei der Ermittlung der Betroffenheit (Grundverlust, etc.) Bedeutung und geht mit entsprechendem Gewicht in die Abwägung ein.

3.4.2 Einzelne Einwender

3.4.2.1 Einwendungsführer Nr. 1000

Der Einwendungsführer hat gefordert, auf die rückwärtige Anbindung zur Erschließung der TR-Anlage Vaterstetten Ost wegen der Nutzung der in seinem Eigentum stehenden angrenzenden Waldflächen als öffentliche Toilette zu verzichten. Wir weisen diese Forderung zurück. Gemäß den „Vorläufigen Hinweisen zu den Richtlinien für Rastanlagen an Straßen bezüglich Autobahnrastanlagen“ (VHRR) sind bewirtschaftete Rastanlagen grundsätzlich über eine rückwärtige Anbindung an das örtliche Wegenetz anzuschließen. Das ist notwendig, um auch im Katastrophenfall auf der Autobahn eine Feuerwehrezufahrt zu ermöglichen und die TR-Anlage logistisch zu versorgen.

Den Forderungen des Einwendungsführers auf Ersatz der Schrankenanlage durch eine automatische Rolltoranlage und der Asphaltierung der Zufahrt über den Feldweg zur Kreisstraße EBE 4 und der Umzäunung der TR-Anlage Vaterstetten Ost gemäß Lageplan Unterlage 7.1 T Blatt 1 mit einem verstärkten Maschendrahtzaun zur Verhinderung der Nutzung des Waldes für Toilettengänge der vielen Raststättenbesucher ist der Vorhabensträger durch die 1. Tektur vom 30.04.2007 nachgekommen.

Die zur Lärmberechnung und Lärmschutzmaßnahmen erhobenen Einwände wurden schon unter C.3.3.4.1 behandelt. Wir verweisen auf diese Ausführungen. Der Vorhabensträger hat aber in der 1. Tektur vom 30.04.2007 die Errichtung von Gestaltungswällen von bis zu 3,00 m Höhe am Nord- und Ostrand der Anlage aus Überschussmaterial vorgesehen.

3.4.2.2 Einwendungsführer Nr. 1001

Die durch die Verlegung des öffentlichen Feld- und Waldweges im Bereich der Einmündung zur Rastanlage bedingte Überplanung von Versorgungseinrichtungen der Betriebe des Einwendungsführers (Containermüllplatzes, Fettabscheider, Heizöllagertank, Gastank, Leitungen) ist erforderlich. Die notwendigen Änderungs- und Anpassungsmaßnahmen und die zukünftige Lage der Versorgungseinrichtungen werden im Rahmen der Ausführungsplanung zwischen dem Vorhabensträger und dem Einwendungsführer abgestimmt (vgl. auch Auflage A.6.1.2.2). Der Einwendungsführer hat sich mit dieser Vorgehensweise einverstanden erklärt.

Der Einwendungsführer hat sich gegen den für ihn vorgesehenen Erwerb aus der Fl. Nr. 2159/5 (Unterlage 14.1 T, lfd. Nr. 1.3) zur Vergrößerung des Betriebsgrundstücks gewandt. Der Vorhabensträger hat daraufhin in der 1. Tektur vom 30.04.2007 auf diese Flächenübertragung verzichtet und die Fläche im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland, Bundesstraßenverwaltung, belassen.

3.5 Gesamtergebnis

Unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen öffentlichen und privaten Belange lässt sich feststellen, dass der Ausbau der TR-Anlage Vaterstetten Ost auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umwelt und das Eigentum gerechtfertigt und vertretbar ist. Verstöße gegen striktes Recht sind nicht ersichtlich. Optimierungsgebote sind beachtet. Bei Abwägung aller Belange erweist sich die Planlösung als vernünftig.

3.6 Straßenrechtlichen Verfügungen

Die Widmung bzw. Einziehung von Teilen der Bundesfernstraße richtet sich nach § 2 Abs. 6a FStrG.

Die Einziehung und die Widmung nach Bayer. Straßen- und Wegegesetz folgen aus Art. 6 Abs. 7 und Art. 8 Abs. 6 BayStrWG.

4. Kostenentscheidung

Die Entscheidung über die Kosten stützt sich auf Art. 1 Abs. 1 und Art. 2 Abs. 1 des KG vom 20.02.1998 (GVBl 5/1998, Seite 43). Von der Zahlung der Gebühr ist der Freistaat Bayern nach Art. 4 Satz 1 Nr. 1 des KG befreit.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach seiner Bekanntgabe Klage beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof in 80539 München, Ludwigstraße 23, schriftlich erhoben werden. Sie muss den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen und soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von sechs Wochen nach Klageerhebung anzugeben.

Das Gericht kann Erklärungen oder Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, zurückweisen und ohne weitere Ermittlungen entscheiden, wenn ihre Zulassung nach der freien Überzeugung des Gerichts die Erledigung des Rechtsstreits verzögern würde und der Kläger die Verspätung nicht genügend entschuldigt (§ 87b Abs. 3 VwGO).

Der angefochtene Bescheid soll in Urschrift oder in Abschrift beigefügt werden. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen Abschriften für die übrigen Beteiligten beigefügt werden.

Vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof muss sich jeder Beteiligte, soweit er einen Antrag stellt, durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer einer deutschen Hochschule als Bevollmächtigten vertreten lassen. Juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden können sich auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie Diplomjuristen im höheren Dienst vertreten lassen.

Hinweis:

Die Erhebung der Klage durch E-Mail ist nicht zulässig.

Hinweis zur Auslegung des Plans

Eine Ausfertigung dieses Planfeststellungsbeschlusses wird mit den unter A.2 des Beschlusstextes genannten Planunterlagen in der Gemeinde Vaterstetten zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt. Ort und Zeit der Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht.

München, 04.12.2007
Regierung von Oberbayern

Deindl
Oberregierungsrat